

Digitized by the Internet Archive
in 2022 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761115489957>



ESTIMATES

Transport Canada

2007-2008
Estimates

Part III – Report on Plans and Priorities

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament. The Estimates, which are tabled in the House of Commons by the President of the Treasury Board, consist of:

Part I – The Government Expense Plan provides an overview of federal spending and summarizes the key elements of the Main Estimates.

Part II – The Main Estimates directly support the *Appropriation Act*. The Main Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in subsequent appropriation bills. Parliament will be asked to approve these votes to enable the government to proceed with its spending plans. Parts I and II of the Estimates are tabled concurrently on or before March 1.

Part III – Departmental Expenditure Plans, which is divided into two components:

- 1) **Reports on Plans and Priorities (RPPs)** are individual expenditure plans for each department and agency (excluding Crown corporations). These reports provide increased levels of detail over a three-year period on an organisation's main priorities by strategic outcome(s), program activity(s) and planned/expected results, including links to related resource requirements. The RPPs also provide details on human resource requirements, major capital projects, grants and contributions, and net program costs. They are tabled in Parliament by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the appropriation dependent departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*. These documents are usually tabled on or before March 31 and referred to committees, which may then report to the House of Commons pursuant to Standing Order 81(7).
- 2) **Departmental Performance Reports (DPRs)** are individual department and agency accounts of results achieved against planned performance expectations as set out in respective RPPs. These Performance Reports, which cover the most recently completed fiscal year, are tabled in Parliament in the fall by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the appropriation dependent departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*.

Supplementary Estimates directly support an *Appropriation Act*. The Supplementary Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in the subsequent appropriation bill. Parliamentary approval is required to enable the government to proceed with its spending plans. Supplementary Estimates are normally tabled twice a year, the first document in early November and a final document in early March. Each Supplementary Estimates document is identified alphabetically A, B, C, etc. Under special circumstances, more than two Supplementary Estimates documents can be published in any given year.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of public funds.

©Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented
by the Minister of Public Works and Government Services, 2007.

This document is available in multiple formats upon request.

This document is available on the TBS Web site at the following address: www.tbs-sct.gc.ca.

Available through your local bookseller or by mail from
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

Telephone: 613-941-5995
Orders Only: 1-800-635-7943 (Canada and U.S.A.)
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757 (Canada and U.S.A.)
Internet: <http://publications.gc.ca>

Catalogue No.: BT31-2/2008-III-48
ISBN 978-0-660-63340-4

Transport Canada

2007-2008 Estimates Report on Plans and Priorities

Approved

Bourne Cannon

Minister of Transport, Infrastructure and
Communities



Table of Contents

SECTION I – OVERVIEW	1
1.1 Minister’s Message	3
1.2 Management Representation Statement.....	5
1.3 Transport, Infrastructure and Communities Portfolio.....	6
1.4 Departmental Overview	8
1.4.1 Raison d’être	8
1.4.2 Planning for Results	9
1.4.3 Our Co-delivery Partners	15
1.4.4 Summary Planned Spending	16
1.5 Overall Planning Context.....	28
1.5.1 Challenges and Opportunities	28
SECTION II – ANALYSIS OF PROGRAM ACTIVITIES BY STRATEGIC OUTCOME.....	30
2.1 Plans and priorities by Strategic Outcome.....	31
2.1.1 Strategic Outcome: An efficient transportation system that contributes to Canada’s economic growth and trade objectives	31
2.1.1.1 Market-based Policy Framework	34
2.1.1.2 Infrastructure, Gateways and Trade Corridors.....	36
2.1.1.3 Innovation	41
2.1.2 Strategic Outcome: A safe and secure transportation system that contributes to Canada’s social development and security objectives	42
2.1.2.1 New Security Policies and Programs	46
2.1.2.2 Smart Regulation.....	50
2.1.2.3 Safety and Security Management Systems	52
2.1.3 Strategic Outcome: An environmentally responsible transportation system that contributes to Canada’s sustainable development objectives	54
2.1.3.1 Climate Change and Clean Air	57
2.1.3.2 Environmental Assessment	59
2.1.3.3 Environmental Protection and Remediation	60
3.1 Organizational Information.....	63
3.2 Departmental links to the Government of Canada Outcome areas.....	64
3.3 Financial Tables	65

SECTION IV – OTHER ITEMS OF INTEREST.....	94
4.1 Our Offices.....	95
4.2 Key Links for More Information	96
INDEX.....	98

SECTION I – OVERVIEW

1.1 Minister's Message

As Canada's Minister of Transport, Infrastructure and Communities, I am pleased to present Transport Canada's 2007-2008 *Report on Plans and Priorities*, which outlines the department's corporate direction for the next three fiscal years.

Today, in an era of swift moving global supply chains, transportation systems must connect us to a rapidly changing world. Safe, efficient, sustainable and secure transportation systems are essential for ensuring Canadians can benefit from globalization, as well as for strengthening our internal economic union.



On November 23, 2006, the Government of Canada presented *Advantage Canada*, a forward-looking plan. It recognizes that for Canada — a trade-dependent nation — to remain competitive, we must create world-class infrastructure that ensures the seamless flow of people, goods and services across our roads and bridges, through our ports and gateways, and via our public transit.

To this end, Budget 2006 committed more federal funding for infrastructure than ever before. A key objective of this funding will be to work with provinces and territories to improve the Core National Highway System. Yet money alone will not deliver maximum results in a fully integrated transportation system. The Government of Canada is also committing to provide leadership in long-term planning and policy development across all modes of transportation, between levels of government and among public and private sectors. This vision of policy and investment for nationally significant transportation *systems* will be advanced through the development of a National Framework for Gateways and Trade Corridors to guide future actions which, together with key initiatives such as Blue Skies, our new international air policy, will enhance Canada's economic prosperity and competitiveness.

The Government of Canada recognizes that now, more than ever before, a safe and secure transportation system is an essential element of a healthy and competitive economy. In collaboration with industry and other stakeholders, Transport Canada will continue developing new security policies and programs; as well as implementing the Government's Smart Regulation Initiative through innovative approaches like safety and security management systems.

Transportation issues are also at the heart of the environmental agenda that has emerged as one of the top priorities of the federal government. We cannot make a significant impact on Canada's greenhouse gases and pollution without taking serious steps to tackle the emissions and other environmental impacts from the transportation sector. Transport Canada's ongoing efforts to promote an environmentally responsible transportation system focus on three key program priorities: climate change and clean air, environmental assessment, and environmental protection and remediation.

These priorities impact on some of the most important issues facing Canada today - our prosperity, our security, our safety, our environment and our quality of life. The 2007-2008 *Report on Plans and Priorities* outlines Transport Canada's intended course of action to capitalize on the opportunities these priorities present.

A handwritten signature in dark ink, reading "Lawrence Cannon". The signature is written in a cursive, flowing style.

The Honourable Lawrence Cannon, P.C., M.P.
Minister of Transport, Infrastructure and Communities

1.2 Management Representation Statement

I submit for tabling in Parliament, the *2007-2008 Report on Plans and Priorities* (RPP) for

TRANSPORT CANADA

This document has been prepared based on the reporting principles contained in the *Guide to the Preparation of Part III of the 2007-2008 Estimates: Reports on Plans and Priorities and Departmental Performance Reports*.

- It adheres to the specific reporting requirements outlined in the Treasury Board Secretariat guidance;
- It is based on the department's Strategic Outcomes and Program Activity Architecture that were approved by the Treasury Board;
- It presents consistent, comprehensive, balanced and reliable information;
- It provides a basis of accountability for the results achieved with the resources and authorities entrusted to it; and
- It reports finances based on approved planned spending numbers from the Treasury Board Secretariat.



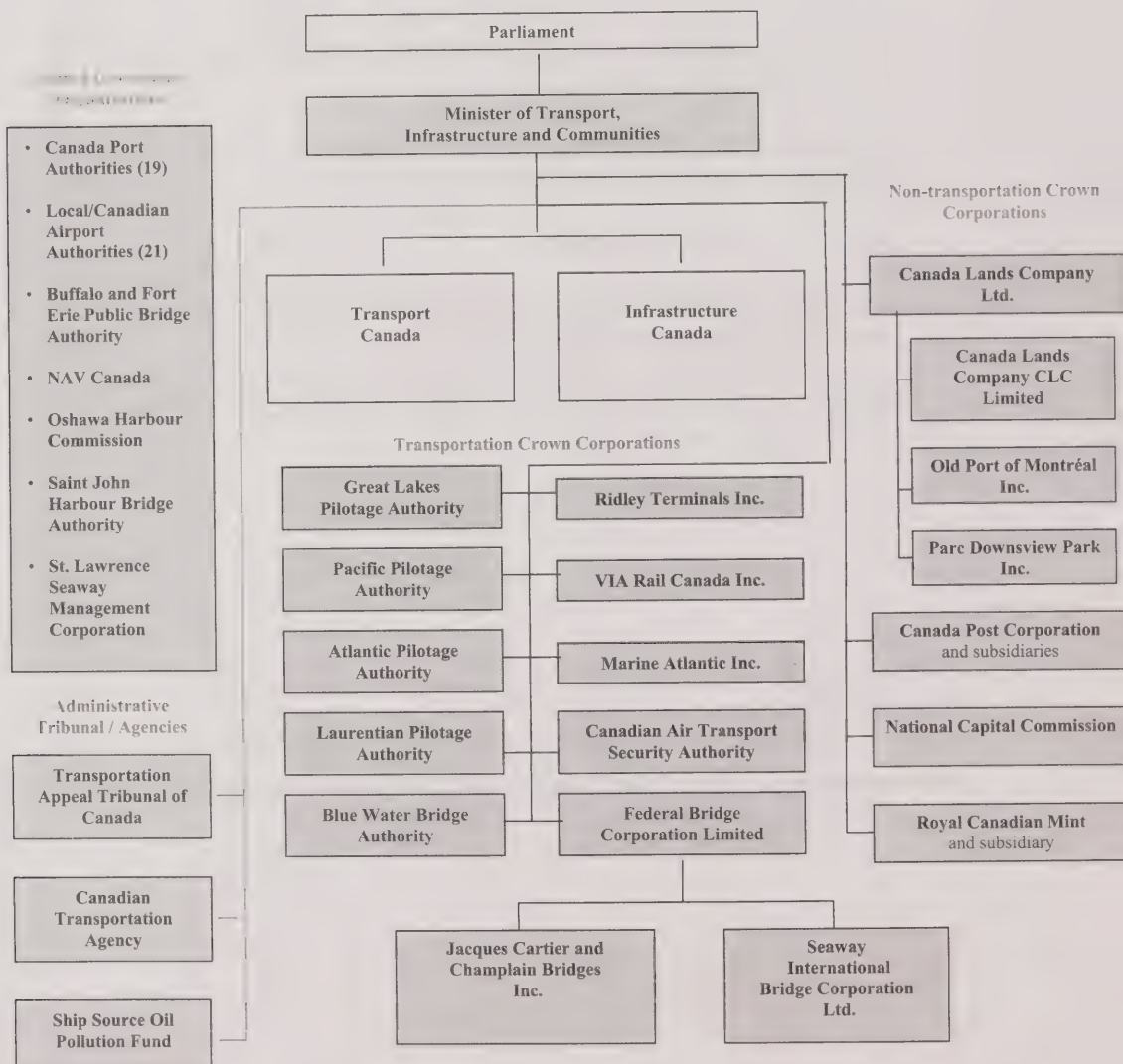
Name: Louis Ranger

Title: Deputy Minister of Transport, Infrastructure and Communities

1.3 Transport, Infrastructure and Communities Portfolio

Transport Canada is part of the Transport, Infrastructure and Communities (TIC) portfolio created in February 2006. The portfolio also includes Infrastructure Canada and 16 Crown Corporations. Its responsibilities are displayed in the diagram below. Infrastructure Canada, the Canadian Transportation Agency and the Transportation Appeal Tribunal of Canada produce their own Reports on Plans and Priorities. The Crown corporations prepare their own annual corporate plans.

TRANSPORT, INFRASTRUCTURE AND COMMUNITIES PORTFOLIO



Since the portfolio was established in February 2006, steps have been taken to maximize synergies and increase coordination of activities. Since August 2006, the portfolio has been managed by a single deputy minister. Following that decision, a joint committee of the two departments was established to make suggestions to the minister about how to structure the new infrastructure programs announced in Budget 2006. This committee is a key to integrating the portfolio's components, and it will continue its work by monitoring the programs over the coming year. Other measures will also be taken over the coming year to bring together expertise in support of efforts that are now more integrated.

The new portfolio is a response to many of the challenges facing Canada, notably the modernization of public infrastructure, environmental viability, and sustainable growth. These challenges are priorities for the Government of Canada and will continue to guide much of the portfolio's work.

As a nation whose exports are so critical to economic growth and prosperity, the infrastructure that provides gateways to foreign markets is especially important to Canada. Significant commitments for federal investments in transportation and other infrastructure were made in Budget 2006, and later reinforced in *Advantage Canada* with a commitment to establish a plan to make funding frameworks long-term and predictable.

The TIC portfolio is also moving forward on measures and actions in the areas of:

Sustainable infrastructure – Developing a framework for a long-term federal role in infrastructure and delivering infrastructure program funding;

Gateways and trade corridors – The Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative and a National Framework for Gateways and Trade Corridors;

Strong communities – Developing an ecoTransport Strategy in support of a clean environment and an enhanced quality of life; and

Transportation security – The Transportation Security Action Plan and enhanced transportation security.

The TIC portfolio will work with the provinces, territories, municipalities and others to increase the capacity and efficiency of our transportation system and to renew public infrastructure, these being key components of community development.

1.4 Departmental Overview

1.4.1 Raison d'être

Transport Canada is responsible for the transportation policies and programs set by the Government of Canada. The department works to ensure that all parts of the transportation system work effectively and in an integrated manner.

OUR VISION

A transportation system in Canada that is recognized worldwide as safe and secure, efficient and environmentally responsible

Our vision of a sustainable transportation system — one that integrates and finds the right balance among social, economic and environmental objectives — is guided by the following principles:

- Highest practicable safety and security of life and property — guided by performance-based standards and regulations when necessary;
- Efficient movement of people and goods to support economic prosperity and a sustainable quality of life — based on competitive markets and targeted use of regulation and government funding; and
- Respect for the environmental legacy of future generations of Canadians — guided by environmental assessment and planning processes in transportation decisions and selective use of regulation and government funding.

OUR MISSION

To serve the public interest through the promotion of a safe and secure, efficient and environmentally responsible transportation system in Canada

To succeed in its mission, Transport Canada is committed to being a world-leading organization that:

- Develops and implements effective policies, programs, and legislative and regulatory frameworks;
- Works in partnership with other governments, industry and stakeholders;
- Is recognized as a progressive, effective and accountable organization; and
- Sustains a healthy and productive work environment that values professional excellence, teamwork, open communication, diversity, continuous learning and mutual respect.

LEGISLATIVE MANDATE

In Canada, all three levels of government have some responsibility for the country's transportation system. In support of its *Vision and Mission*, Transport Canada delivers its programs and services under numerous legislative and constitutional authorities.

Some of the legislation governing Transport Canada:

- *Department of Transport Act*
- *Canada Transportation Act*
- *Aeronautics Act*
- *Canada Marine Act*
- *Canada Shipping Act*
- *Navigable Waters Protection Act*
- *Railway Safety Act*
- *Transportation of Dangerous Goods Act*
- *Motor Vehicle Safety Act*
- *Canadian Air Transport Security Authority Act*
- *Marine Transportation Security Act*

1.4.2 Planning for Results

Transport Canada is committed to delivering results to Canadians.

STRATEGIC OUTCOMES

Transport Canada has established three strategic outcomes or ultimate results that support the federal government's overall agenda of providing for:

- A ***safe and secure*** transportation system that contributes to Canada's social development and security objectives;
- An ***efficient*** transportation system that contributes to Canada's economic growth and trade objectives; and
- An ***environmentally responsible*** transportation system that contributes to Canada's sustainable development objectives.

MANAGEMENT PRIORITIES

Transport Canada's management priorities have been developed in the context of two key considerations: the completion of commitments made in the previous Report on Plans and Priorities, and internal and external assessments using the Management Accountability Framework elements for the identification of opportunities to improve the management practices within the department.

Management priorities for 2007-08 will build on past achievements and will continue to strengthen management capacity in the areas of people, values and ethics, governance and stewardship, and accountability for Crown corporations.

People

During the past year, Transport Canada has realized many successes from its initial implementation of the *Public Service Modernization Act*, including departmental wide educational endeavours leading to emphasis on more corporate and proactive staffing solutions (e.g. collective staffing decisions). The recruitment and retention challenges, especially within professional and technical occupations, will be the key area of people focus in Transport Canada in years ahead. Building human capacity through numerous recruitment and development programs will impact most Directorates and regions.

Considerable achievements were also realized through educational and learning strategies provided throughout the Department. Full implementation of the Policy on Learning, Training and Development led to the successful knowledge validation of delegated managers within Transport Canada. Departmental leaders are leveraging the results of the Public Service Employee survey to engage staff and build strategies to enhance the work environment, while taking in account the input from its union representatives.

The departmental human resource dimension has shifted from a reactive past to one built on planning. Significant progress has resulted from the preparation of consistent Human Resource (HR) plans within each directorate and region. A complete and integrated Transport Canada HR plan will be published in 2007-08; further emphasizing the importance of meeting recruitment, retention and learning challenges, as well as the achievement of business goals. Human resource management business processes will dictate the use of the HR plans to develop proactive staffing plans, learning plans and organizational change strategies; within directorates. From a governance perspective, analysts and an improved Human Resource Information System within the Corporate HR directorate, dedicated to reporting results from HR planning departmentally on a series of performance measures, will support these processes corporately.

The Department will ensure that linguistic duality is well respected in Transport Canada in order to continue to offer Canadians high quality services in the language of their choice and to strengthen leadership (among executives, managers and supervisors) to promote the use of both official languages in bilingual regions.

Diversity will remain a priority at Transport Canada for 2007-08. A new three-year action plan (2007-10) will be implemented in the coming year. The new plan will move towards the integration of other important themes (official languages, values and ethics, etc.) leading to corporate culture of true inclusion and integration. We will also continue our efforts to increase our representation of visible minority persons.

Indicators of progress

- *A departmental wide HR Plan, complete with resultant staffing, learning and organizational strategies and performance measures, published in 2007-08.*
- *Enhanced departmental people focus with corporate measurement and reporting support.*
- *Progress made against initiatives in the new Diversity Action Plan.*

Values and Ethics

Transport Canada will introduce a comprehensive and integrated Values and Ethics Framework. The Framework will include a tailored governance structure integrating values and ethics operations and activities across the department. It will include a Risk Assessment Strategy for the identification of high-risk functions or areas, and a Work Plan for the mitigation of all inherent risks. By providing assessment tools and performance indicators, the framework will also enable results-oriented progress reporting on organizational performance related to values and ethics.

Along with the introduction of values and ethics risk assessment to the department, work will begin on a collaborative process with Unions and senior departmental officials to develop a Code of Conduct for Transport Canada. This internal code of conduct will be inspired by the future Public Service Code of Conduct and will also address the inherent values and ethics issues that are unique to Transport Canada.

With the coming into force across the public sector of the *Public Servants Disclosure Protection Act* (PSDPA) as amended by the *Federal Accountability Act*, Transport Canada will ensure that employees become familiar with the new legislation and how it works, and become aware of its protections, by developing and implementing a comprehensive communication and learning strategy in coordination with the Public Service Human Resources Management Agency of Canada (PSHRMAC).

The ultimate objective is to strengthen Transport Canada's oversight capacity in values and ethics, and to establish the department's values and ethics priorities by the end of fiscal year 2007-08.

Indicators of progress

- *A new governance structure within the department that contributes to a more comprehensive and integrated Values and Ethics Framework for the department.*
- *A work plan and initial consultations for the development of an internal Code of Conduct for Transport Canada.*
- *A communication plan and learning plan to raise awareness of the new disclosure legislation and how it works.*

Governance and Stewardship

In 2006-07, Transport Canada worked on the first in a series of Comprehensive Reviews as part of the department's ongoing assessment of the effectiveness and efficiency of its programs and associated expenditures. The reviews are being conducted nationally and in two phases. Phase one is nearing completion, while phase two will commence in the spring of 2007-08. These reviews will serve to provide departmental senior executives with the information required to ensure that funds are allocated to the highest priorities and that Transport Canada is making the best possible investments in the areas that matter most to Canadians.

Important considerations in the conduct of these reviews are those measures introduced by the Government of Canada to facilitate reallocation of resources to the highest priorities: reforming procurement; strengthening and modernizing management practices; and improving accountabilities and promoting good governance.

Transport Canada is aiming to be more responsive, accountable and innovative by the end of the comprehensive review exercise by adopting more effective and efficient management systems in such areas as information technology, human resources and finance. Strengthening and modernizing Transport Canada's organizational processes benefits all Canadians and users of the transportation systems.

Indicators of progress

- *Well-defined program activities, priorities, outcomes, outputs and performance measures.*
- *Opportunities identified for re-allocation of resources to the highest priorities.*
- *Identification of alternative program delivery options.*

Accountability for Crown Corporations

On February 6, 2006, the Government of Canada created a new portfolio designated as Transport, Infrastructure and Communities. Within this new portfolio are 16 Crown corporations. Furthering the work started in 2005-06 to strengthen accountability in the governance of Crown corporations, Transport Canada will enhance its capacity to advise the minister on best practices for the oversight of such a large portfolio of Crown corporations.

Effective, competent and accountable Boards of Directors are essential to the prosperity of any corporation. It is expected that the pursuit of the following initiatives will add to the good governance of the Crown corporations in the Transport, Infrastructure and Communities portfolio:

- An annual letter of expectation from the Minister to Chairs of each Crown corporation within his portfolio that enunciates the broad policy objectives of the government and the expectation that the Crown corporations are to contribute to these objectives;
- An appointment process for Chairs, Chief Executive Officers (CEO) and Directors that is premised on the competency profiles required for each of the positions;
- A performance management program for CEOs that is aligned to performance objectives set out by the Minister in the letter of expectation for the Crown corporation;
- A review and adoption of codes of conduct of Crown corporations to ensure that they adequately reference stewardship accountabilities;
- The maintenance of an appropriate arms-length relationship between the Minister responsible for the Crown corporations and the members in charge of the day to day operations of the Crown corporations; and
- The voluntary reporting by the Crown corporations on their stewardship and performance results.

Indicators of progress

- *An Office of Crown corporation Governance that provides expert advice and services to the Minister on good governance of the Crown corporations within his portfolio.*
- *The adoption of best practices with respect to good stewardship of Crown corporations.*
- *The continued evolution of competency profiles for the executive positions of all Crown corporations within the portfolio.*
- *A transparent and efficient appointment process for the filling of vacant Board positions that contributes to the effectiveness of Boards of Directors and the operation of the Crown corporations.*

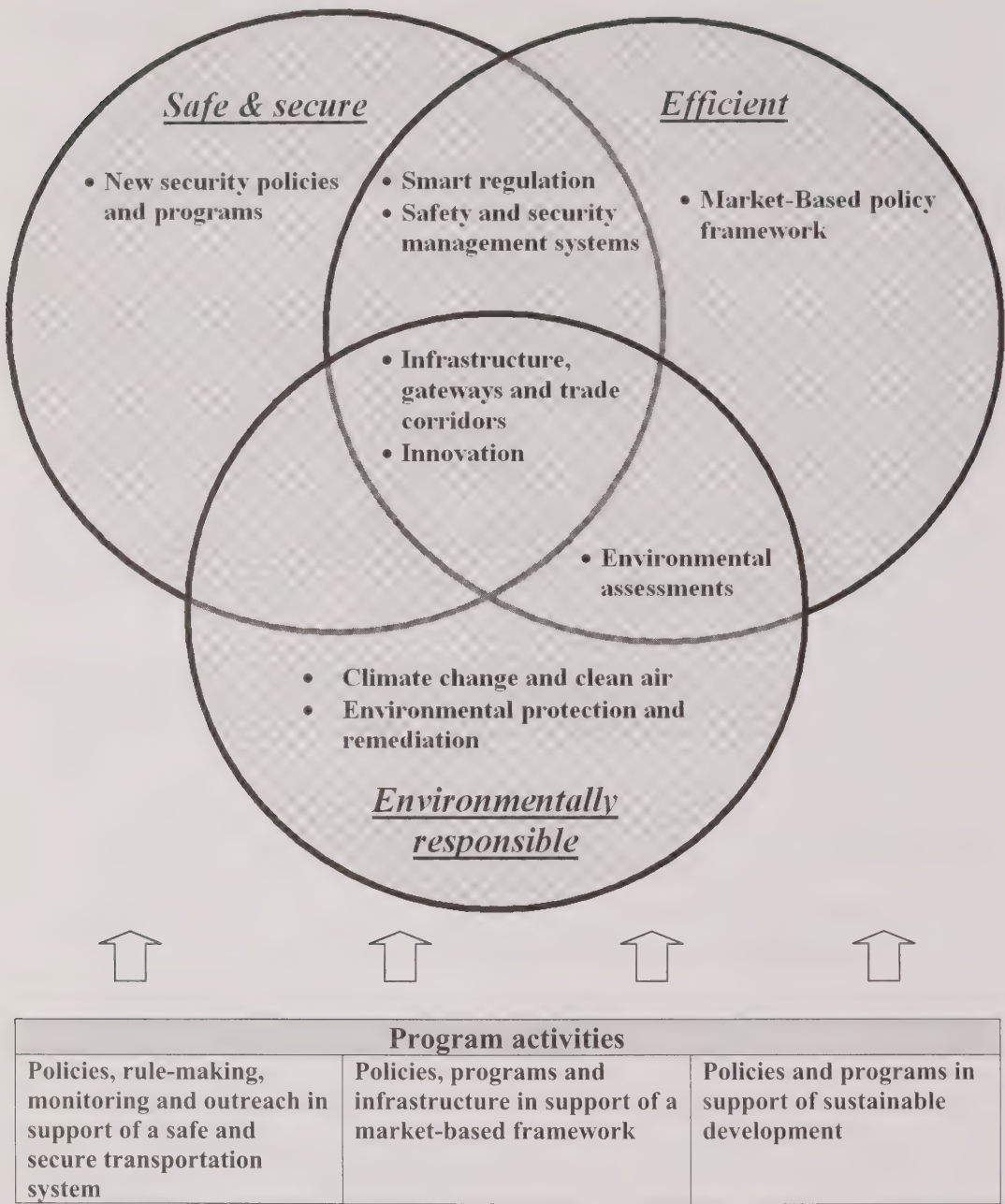
PROGRAM PRIORITIES

Transport Canada's vision of a sustainable transportation system — one that integrates and seeks the correct balance among social, economic and environmental objectives — is based on three strategic outcomes: A safe and secure transportation system that contributes to Canada's social development and security objectives; An efficient transportation system that contributes to Canada's economic growth and trade objectives; An environmentally responsible transportation system that contributes to Canada's sustainable development objectives.

These strategic outcomes are articulated in the following nine program priorities:

- Market-based policy framework
- Infrastructure, gateways and trade corridors
- Innovation
- New security policies and programs
- Smart regulation
- Safety and security management systems
- Climate change and clean air
- Environmental assessments
- Environmental protection and remediation

As depicted in the diagram below, departmental program activities support the nine program priorities that, in an integrated manner, support more than one strategic outcome.



1.4.3 Our Co-delivery Partners

Transport Canada works in cooperation with hundreds of other organizations with an interest in transportation issues.

Other federal organizations — whose programs and services may be affected by transportation activities. For example: Agriculture and Agri-Food Canada, Canada Border Services Agency, Canadian Food Inspection Agency, Canada Port Authorities, Canadian Air Transport Security Authority, Canadian Nuclear Safety Commission, Canadian Security Intelligence Service, Canadian Transportation Agency, Transportation Appeal Tribunal of Canada, Environment Canada, Fisheries and Oceans Canada, Foreign Affairs and International Trade, Health Canada, Industry Canada (e.g. Competition Bureau), Infrastructure Canada, Justice Canada, National Defence, Natural Resources Canada, Pilotage authorities, Public Safety and Emergency Preparedness Canada, Public Works and Government Services Canada, Transportation Safety Board and Western Economic Diversification Canada.

Provincial, territorial and municipal governments — particularly concerning the development and maintenance of the highway system and enforcement of road safety, as well as the co-delivery of the Transportation of Dangerous Goods program.

Academic Institutions – Canadian universities, colleges and training institutions involved in policy research, research and development, training and education programs to build Canada's research and development knowledge base and functional and operational capacity with respect to transportation.

Transportation sector industries — all of which count on the fair application of regulations and the development of policies to enhance the efficiency of the transportation system. For example: air carriers (e.g. Air Canada, WestJet), airports, trucking and bus companies, Algoma Central Marine, Canadian National Railway Company, Canada Steamship Lines, Canadian Pacific Rail Company, NAV CANADA and VIA Rail.

Agencies and associations — with a vested interest in the transportation infrastructure, regulatory regime and safety. For example: Air Transport Association of Canada, Association of Canadian Port Authorities, Association of International Automobile Manufacturers of Canada, Association of Regional Railways of Canada, Association québécoise de transport et des routes, Canada Safety Council, Canadian Association of Fire Chiefs Inc., Canadian Association of Petroleum Producers, Canadian Airports Council, Canadian Bus Association, Canadian Business Aviation Association, Canadian Chemical Producers' Association, Canadian Council of Motor Transport Administrators, Canadian Ferry Operators Association, Canadian Manufacturers of Aviation Equipment, Canadian Marine Advisory Council, Canadian Maritime Law Association, Canadian Owners and Pilots Association, Canadian Ship Owners Association, Canadian State Air Operators Association, Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board of Canada, Canadian Trucking Alliance, Canadian Urban Transit Association, Canadian Vehicle Manufacturers Association, Chamber of Maritime Commerce, Council of Marine Carriers, CP Rail, Federation of Canadian Municipalities, General Policy Advisory Council, Intelligent Transportation Systems Society of Canada, Operation Lifesaver, Railway Association of Canada, Shipping Federation of Canada, St. Lawrence Economic Development Council, St. Lawrence

Ship-operators Association, Standards Council of Canada, Transportation Appeal Tribunal of Canada, Transportation Association of Canada, Transportation of Dangerous Goods, Vehicle Manufacturers Associations and Unions, and Western Transportation Advisory Council.

International organizations — to share information and harmonize transportation regulations. For example: Asia-Pacific Economic Co-operation, European Conference of Ministers of Transport, European Joint Airworthiness Authorities, International Atomic Energy Agency, International Civil Aviation Organization, International Labour Organization, International Maritime Organization, International Oil Pollution Compensation Fund, North Atlantic Treaty Organisation, National Highway Traffic Safety Administration, Organization for Economic Cooperation and Development, Organization of American States, United Nations (UN) Sub-committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods, UN Economic Commission of Europe Global World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations, UN Commission on International Trade Law, European Civil Aviation Conference, World Trade Organization, World Road Association, U.S. Federal Aviation Administration, U.S. Federal Emergency Management Agency, U.S. Federal Highway Administration, U.S. Federal Railway Administration and U.S. Transportation Security Administration.

1.4.4 Summary Planned Spending

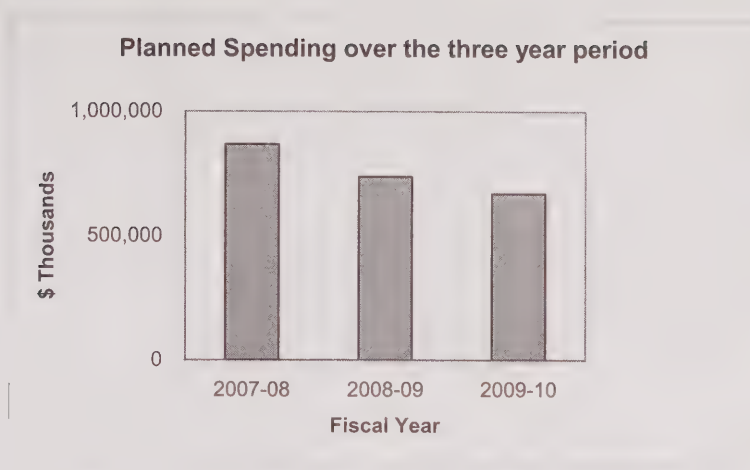
Transport Canada is largely funded from the operating vote, with authority to spend revenue received during the year. Some of the department's programs are managed through grants and contributions. Transport Canada is held to the terms and conditions set out in each individual grant or contribution. The department also manages capital investments in accordance with an approved Long Term Capital Plan.

Financial Resources (\$ thousands)

2007-08	2008-09	2009-10
\$867,997	\$737,716	\$670,081

Human Resources (Full time equivalents/FTEs)

2007-08	2008-09	2009-10
5,090 FTEs	5,012 FTEs	4,902 FTEs



Note: Refer to Section III, Table 1, for explanation of variance over the three-year period.

Departmental Program Priorities by Strategic Outcome

Strategic Outcomes	Program Priorities	Type	Program Activities	Planning period			Government of Canada outcomes
				2007-08 Areas of Focus	Outputs	Expected Results	
Safe and secure	New security policies and programs	1: Ongoing	<ul style="list-style-type: none"> Policies, rulemaking, monitoring and outreach in support of a safe and secure transportation system 	<ul style="list-style-type: none"> Transportation Security Action Plan 	<ul style="list-style-type: none"> New or enhanced transportation frameworks, security policies, legislation, regulations, guidelines and programs 	<ul style="list-style-type: none"> Greater awareness, understanding and cooperation of and transportation security systems 	<ul style="list-style-type: none"> Safe and secure communities
Efficient				<ul style="list-style-type: none"> Passenger rail and public transit systems security 	<ul style="list-style-type: none"> Contribution agreements 	<ul style="list-style-type: none"> Increased stakeholder ability to meet transportation security and emergency preparedness requirements 	
Environ. resp.				<ul style="list-style-type: none"> The Security and Prosperity Partnership Implementation of new security clearance feature on the Seafarer Identity Document 	<ul style="list-style-type: none"> Information shared with partners and stakeholders Modernized Seafarer Identity Document 		

Departmental Program Priorities by Strategic Outcome

Strategic Outcomes	Program Priorities	Type	Program Activities	2007-08 Areas of Focus	Planning period		Government of Canada outcomes
					Outputs	Expected Results	
Safe and secure					<ul style="list-style-type: none"> Agreement with the automotive industry on telematic devices Performance-based aviation regulations Action plan to address CBAA's program review Reforms to the <i>Transportation of Dangerous Goods Act, Canada Shipping Act, Motor Vehicle Safety Act</i> Development of Canadian standards to implement the requirements of the UN intermediate bulk containers (IBC's), UN portable tanks and other UN means of containment to be adopted by the <i>Transportation of Dangerous Goods Regulations</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Increased flexibility and innovation opportunities for industry Regulations reflecting the needs and concerns of industry and the public Enhanced international standards and regulations when transporting dangerous goods, enhancing safety without hindering trade 	<ul style="list-style-type: none"> Safe and secure communities A fair and secure market-place
Efficient			<ul style="list-style-type: none"> Policies, rulemaking, monitoring and outreach in support of a safe and secure transportation system Policies, programs and infrastructure in support of a market-based framework 	<ul style="list-style-type: none"> Automotive telematics Aviation Safety Management Systems Canadian Business Association's (CBAA) Program Review Regulatory harmonization initiatives 			
Environ. resp.	Smart regulation	1: Ongoing					

Departmental Program Priorities by Strategic Outcome

Strategic Outcomes		Program Priorities	Type	Program Activities	2007-08 Areas of Focus	Planning period		Government of Canada outcomes
Safe and secure	Efficient					Environ. resp.	Outputs	
✓	✓	Safety and security management systems	1: Ongoing	<ul style="list-style-type: none">• Policies, rulemaking, monitoring and outreach in support of a safe and secure transportation system• Policies, programs and infrastructure in support of a market-based framework	<ul style="list-style-type: none">• Implementing safety and security management systems (SMS and SeMS) in aviation, rail and marine organizations	<ul style="list-style-type: none">• New aviation SMS regulations• Regional information sessions• Review of rail SMS regulations and guidance material• Opportunities to use SMS and SeMS in marine safety and security sectors• identified SMS/SeMS framework	<ul style="list-style-type: none">• Improved commitment by industry to adopt SMS/SeMS• Enhanced awareness and safety culture in industry	<ul style="list-style-type: none">• Safe and secure communities• A fair and secure market-place

Departmental Program Priorities by Strategic Outcome

Strategic Outcomes	Program Priorities	Type	Program Activities	Planning period			Government of Canada outcomes
				2007-08 Areas of Focus	Outputs	Expected Results	
Safe and secure				<ul style="list-style-type: none"> Amendments to the <i>Canada Transportation Act</i> Negotiations of operating and refurbishment agreements for the federal fleet of hopper cars with railways Liberalization of economic regulation of air industry <i>Canada Airports Act</i> Aviation War Risk Liability Program <i>Marine Liability Act</i> Reform of the <i>Canada Pilotage Act</i> Implementation of the Marine Simulator Contribution Program 	<ul style="list-style-type: none"> New and amended acts and regulations Agreements Monitoring reports Program adjustments 	<ul style="list-style-type: none"> Legislative framework that supports free market forces with government intervention targeted to situations where market forces are insufficient. A competitive and viable Canadian transportation sector To raise the degree to which Canadian seafarers meet a required standard at the time of certification 	<ul style="list-style-type: none"> A fair and secure market-place
Efficient	Market-based policy framework	1	<ul style="list-style-type: none"> Policies, programs and infrastructure in support of a market-based framework 				
Environ. resp.							

Departmental Program Priorities by Strategic Outcome

Strategic Outcomes	Program Priorities	Type	Program Activities	2007-08 Areas of Focus	Planning period		Government of Canada outcomes
					Outputs	Expected Results	
Safe and secure		1: Ongoing	<ul style="list-style-type: none"> Policies, Rulemaking, Monitoring and Outreach in support of a safe and secure transportation system Policies, Programs and Infrastructure in support of a market-based framework Policies and Programs in support of sustainable development 	<ul style="list-style-type: none"> Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative National Policy Framework for Strategic Gateways and Trade Corridors Airport performance monitoring Infrastructure funding programs Domestic and international bridges <i>Canada Marine Act</i> amendments St. Lawrence Seaway infrastructure needs study Ridley Terminals Marine Atlantic long-term strategy International collaboration 	<ul style="list-style-type: none"> Partnerships with provinces and stakeholders Agreements Frameworks Reports Legislative amendments Investment plans New governance regimes Regulations 	<ul style="list-style-type: none"> Long-term sustainable funding and accountability framework for transportation infrastructure Increased investment in transportation infrastructure, including ITS Strengthened governance, transparency and accountability Strengthened Canadian competitiveness in international markets 	<ul style="list-style-type: none"> Safe and secure communities A fair and secure market-place Strong economic growth
Efficient							
Environ. resp.	✓						
	✓						

Departmental Program Priorities by Strategic Outcome

Strategic Outcomes		Program Priorities	Type	Program Activities	2007-08 Areas of Focus	Planning period		Government of Canada outcomes
Safe and secure	Efficient					Environ. resp.	2007-08 Areas of Focus	
✓	✓	✓	1: Ongoing	<ul style="list-style-type: none">• Policies, Rulemaking, Monitoring and Outreach in support of a safe and secure transportation system• Policies, Programs and Infrastructure in support of a market-based framework• Policies and Programs in support of sustainable development	<ul style="list-style-type: none">• Full cost initiative• Strategic research and development (R&D)• Intelligent Transportation System (ITS) Plan for Canada• Innovation and skills development	<ul style="list-style-type: none">• Analytical tools• Strategy• Funding• Partnerships• Reports• Action plan• Contribution• Agreements• Renewed ITS Plan	<ul style="list-style-type: none">• Highly skilled labour force• Increased investment in transportation-related R&D, including ITS• Deployment of ITS technologies to enhance Safety, security, efficiency and environmental sustainability of the Canadian transportation system of ITS• Use of R&D results to enhance safety, security, efficiency and environmental sustainability of the Canadian transportation system	<ul style="list-style-type: none">• Safe and secure communities• A Fair and secure market-place• Strong economic growth

Departmental Program Priorities by Strategic Outcome

Strategic Outcomes	Program Priorities	Type	Program Activities	Planning period			Government of Canada outcomes
				2007-08 Areas of Focus	Outputs	Expected Results	
Safe and secure				<ul style="list-style-type: none"> Consultation with key stakeholders of regulations for the automobile industry under the <i>Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act</i>. 	<ul style="list-style-type: none"> Strategies Reports Showcases/demonstrations 	<ul style="list-style-type: none"> Increased awareness of sustainable transportation choices and climate change impacts 	
Efficient	Climate change and clean air	1	<ul style="list-style-type: none"> Policies and Programs in support of sustainable development 	<ul style="list-style-type: none"> Climate change and clear air programs Development of policy options in support of government environmental priorities. 	<ul style="list-style-type: none"> Enter in a joint MOU on Locomotive Emissions and Greenhouse Gases 	<ul style="list-style-type: none"> Increased ability for the public to make more sustainable transportation choices Reduction of emissions in the transportation sector 	<ul style="list-style-type: none"> Strong economic growth
Environ. resp.				<ul style="list-style-type: none"> Joint MOU with TC, Environment Canada, Railway Association of Canada 			
✓							

Departmental Program Priorities by Strategic Outcome

Strategic Outcomes	Program Priorities	Type	Program Activities	2007-08 Areas of Focus	Planning period		Government of Canada outcomes
					Outputs	Expected Results	
Safe and secure			<ul style="list-style-type: none"> Policies, programs and infrastructure in support of a market-based framework Policies and programs in support of sustainable development 	<ul style="list-style-type: none"> Environmental assessments for projects requiring approval under the <i>Navigable Waters Protection Act</i> Strategic Environmental assessment for departmental proposed policy, plans and programs. 	<ul style="list-style-type: none"> Efficiency measures Implement the Interim Approach to scoping Implement the Interim Approach for Engaging with Aboriginal Peoples in the environmental assessment of project A minimum of one Strategic Environmental Assessment training session will be completed during the year 	<ul style="list-style-type: none"> Improve use of departmental resource Advance sustainable development goal 	<ul style="list-style-type: none"> A fair and secure market-place Strong economic growth
Efficient	Environmental assessments	1					
Environ. resp.							

Departmental Program Priorities by Strategic Outcome

Strategic Outcomes	Program Priorities	Type	Program Activities	2007-08 Areas of Focus	Planning period		Government of Canada outcomes
					Outputs	Expected Results	
Safe and secure				<ul style="list-style-type: none"> Collaborative research with international partners on environmental impacts of aviation Contaminated sites management Continue an aggressive program to increase effectiveness of National Aerial Surveillance Program 	<ul style="list-style-type: none"> Peer-reviewed research papers and/or technological and operational improvements to reduce impacts Contaminated Sites Management Plan Second surveillance equipment installed and operational 	<ul style="list-style-type: none"> Sustained growth of aviation while reducing environmental impacts Suspected contaminated sites are identified and high-risk sites are remediated/risk managed Reduced frequency of illegal pollution discharges from vessels Improved quality of the marine environment 	<ul style="list-style-type: none"> Strong economic growth
Efficient	Environmental protection and remediation	1: Ongoing	<ul style="list-style-type: none"> Policies and programs in support of sustainable development 				
Environ. resp.							

Transport Canada's three strategic outcomes and program priorities support the following Government of Canada outcomes as it will be presented in the next *Canada's Performance Report*:

- Strong economic growth
- A fair and secure marketplace
- Safe and secure communities

This alignment ensures that transportation decisions continue to contribute to the success of the broader Government of Canada agenda. The programs and services offered by Transport Canada to Canadians aim to achieve results in partnership with the other departments, organizations and industry toward a strong economy, the protection of the environment, and the safety and security of Canadians.

1.5 Overall Planning Context

1.5.1 Challenges and Opportunities

Transportation has always been synonymous with opportunity in Canada - connecting workers with jobs; products with markets; and travelers with destinations. With one in three Canadian jobs depending on export performance, Canada is the most trade dependent country in the G8. As global commerce is increasingly driven by the rapid, reliable and secure movement of goods and people around the world in global supply chains, a transportation system capable of serving cutting edge business models will make a direct contribution to Canada's competitiveness and success in the global marketplace.

To maximize the efficiency and productivity of the national transportation system, the Government of Canada needs to take a comprehensive, integrated systems approach that would combine innovative policies with new sources of targeted funding. One of the most significant and concrete examples of how the Government of Canada is implementing such an approach to transportation is the launch of the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative (APGCI). This initiative is comprised of integrated investment and policy measures to advance the capacity and efficiency of the Asia-Pacific Gateway and Corridor, and Canada's ability to benefit from 21st century realities such as the rise of China.

The necessary "systems" approach requires federal leadership. A new generation of framework policies can bring a coherent approach to interconnected investment, policy, regulatory and legislative issues, and ensure that these various instruments are deployed in ways that are mutually reinforcing. The National Framework for Gateways and Trade Corridors is a crucial national policy instrument that guides future identification and development of strategic gateways and trade corridors supporting significant trade volumes.

A key challenge for the Government of Canada is to ensure that federal spending on infrastructure has maximum impact. The *Advantage Canada* plan, released on November 23, 2006, recognizes research and development (R&D) as a key enabler of successful global economies. Together with advanced policy research, strategically targeted R&D is critical to the planning and delivery of a safe, secure and efficient transportation infrastructure system that responds to current needs while strategically positioning Canada for successful participation in the global marketplace.

Across the world, governments are seeking new ways of meeting transportation infrastructure financing needs. In order to achieve better value for money and to more quickly address Canada's critical infrastructure needs, alternative financing mechanisms such as Public-Private Partnerships (P3s) have been identified as a priority area for innovation and development.

Transportation is the backbone of the Canadian economy — our transportation system keeps people and goods moving across the country and around the world. Our transportation system is experiencing significant growth and other pressures in response to changing economic conditions and demographic changes. To maintain and expand our safe, secure, efficient and

environmentally responsible transportation system, we are adopting an approach to safety and security management.

It is now recognized among regulators that an entity can be compliant with regulations and yet not necessarily be managing risks effectively at acceptable levels. A more comprehensive approach, which includes systematically and proactively managing risks and threats in the system, will enable progress on our safety and security objectives. Safety and security management systems are formal frameworks designed to integrate safety and security into the daily operations of a transportation entity. These systems combine a variety of processes whose overall goal is the management of risks and threats. Safety and security management systems are being introduced in many parts of our transportation system.

In some parts of the world, transportation infrastructure has become a primary target — and even a tool — for terrorist organizations. The March 2004 bombings in Madrid, Spain, and the July 2005 bombings in London, England, have led Canada to focus on transportation security in high-volume passenger transportation sectors. The passenger rail and urban transit sector presents unique security challenges because it consists of extensive open systems that move high volumes of passengers daily.

Although Transport Canada has the lead responsibility for national transportation security, other partners play key roles with respect to emergency management, including preparedness and response. The Government of Canada must work together with other levels of government, as well as industry, to create an effective and efficient security system. Security priorities have been identified by the Government of Canada, in collaboration with its partners, to enhance security for areas such as passenger rail, public transit and ferry operations through various measures and programs.

Improving economic competitiveness and enhanced livability of Canadian cities and communities requires action on the environmental impacts of transportation. The transportation sector recognizes that increased transport activity and the modernization of our transportation infrastructure calls for an environmentally sustainable approach. Sustainable transportation policies should systematically integrate environmental considerations, recognizing that Canadians' health and their social and economic well-being are fundamentally linked to the quality of the environment.

Globalization of trade and transportation is an important context for Canada's attention to improved competitiveness. This is why Transport Canada continues to develop new policies and programs to support a high-quality, modern transportation infrastructure that allows goods and people to move safely, efficiently and in a manner that is environmentally responsible. This is essential to Canada's long-term economic prosperity and quality of life.

SECTION II – ANALYSIS OF PROGRAM ACTIVITIES BY STRATEGIC OUTCOME

2.1 Plans and priorities by Strategic Outcome

This section identifies activities that Transport Canada will undertake over the next three years to addressing priorities toward meeting its three strategic outcomes.

2.1.1 Strategic Outcome: An efficient transportation system that contributes to Canada's economic growth and trade objectives

In an era of swift-moving global supply chains, transportation systems must connect us with a rapidly changing world. Indeed, transportation is at the heart of an efficient and competitive economy. Real or perceived impediments to a reliable supply chain, such as congestion and border delays, can negatively influence private sector investment decisions and impact entire industry sectors. As a country whose reliance on international trade is so critical to our economic growth, transportation networks that serve as gateways and corridors to foreign markets are especially important to our competitiveness.

The pressures facing our transportation system are both new and long-standing, which necessitates Transport Canada's continued effort to develop policies, legislative frameworks and programs, that are based on central principles of competition and market forces. Transport Canada's expertise in policy and program development related to transportation infrastructure and its consideration of the public interest is recognized throughout the federal government. A high-quality, modern transportation infrastructure that allows goods and people to move seamlessly and efficiently, is essential to support the competitive advantage that Canadian industry strives for. In this respect, the department must be strategic in developing appropriate policies and funding programs on its own and in partnerships with public and private sector partners to achieve the maximum benefit for the nation as a whole.

The department:

- Supports federally-dependent facilities (ports, airports and ferries) as well as rail and ferry services to remote communities, including the constitutionally mandated Nova Scotia to Newfoundland and Labrador ferry services operated by Marine Atlantic Inc.;
- Administers the annual operating and capital subsidies to VIA Rail Canada;
- Supports and provides oversight to numerous federal bridges (Jacques Cartier, Champlain, etc.);
- Provides an annual grant to British Columbia and operating contributions to ferry operators for coastal, passenger and freight services; and
- Manages the Airports Capital Assistance Program (ACAP) that provides funds to airports in need of safety, asset protection and operating cost reduction assistance.

Keeping with its mandate of promoting market-based policies and programs, Transport Canada continues to implement its divestiture program for airports and ports. To date, this program has been very successful with some 94% of airports and 85% of ports being divested.

The department must work in partnership with public and private stakeholders across all modes of transportation, as well as international governments and coordinating bodies. This is the case, for example, in:

- Negotiating bilateral air transport agreements or arrangements for international air services and representing the Government of Canada as a member of the International Civil Aviation Organization (ICAO);
- Co-leading the Canada-U.S. Transportation Border Working Group with the U.S. Federal Highways Administration;
- Coordinating its involvement in:
 - International activities (including with multilateral bodies such as the Asia Pacific Economic Cooperation and the International Transportation Forum),
 - Key bilateral relationships (for example with the United States and China) and
 - Ministerial and senior management involvement in international activities.

An extensive program of monitoring and analysis of Canada's transportation system provides feedback regarding the effectiveness of the Government's policies, as well as essential information to support future actions. While every effort is made to achieve the department's stated objectives, results are ultimately influenced by factors, such as global economic conditions, international crisis or the actions of other governments – that are beyond its control. Subject to the *Canada Transportation Act*, the department develops an Annual Report on the state of Canada's transportation system, and the indicators below are used where possible to track its progress in promoting an efficient transportation system.

Indicators of progress

- *Increased productivity of the transportation system*
- *Price and service levels*
- *Financial viability of the different components of the system*
- *Reduction of cost to taxpayer*
- *Benefits to industry and consumers from improved harmonization*

Efficiency: Challenges and Opportunities

The rise of trading blocs such as the North American Free Trade Agreement (NAFTA) and the European Union (EU) has underpinned a new integrated global marketplace. Coupled with powerful forces generated by the emergence of new economic powers such as China and India; the drive toward global marketplace integration is changing the pattern of business, the distribution of economic activity and the volume of world trade. Intensifying competition within this global marketplace among global supply chains, major cities and major integrated regional

trading blocs has increased the pressure to achieve scale and efficiency in the infrastructure that support major trade flows. Other countries are recognizing the high stakes involved. Australia, the Netherlands, the U.S., China and Korea are among the key global trading nations refocusing their efforts on developing the transportation systems that support trade. Canada must respond decisively to this new global dynamic. In short, a more competitive and connected world means Canada must view its policy, planning and investment tools through new lenses.

In this context, the logistics of moving people and material – quickly, reliably and securely – are crucial determinants of competitiveness. The human and physical capital to support these movements is increasingly concentrated in a few geographic zones – “gateways” – connected to major markets by “corridors”. Efficient intermodal transportation gateways and corridors are essential to Canada’s continued success in international commerce and its future prosperity. An integrative policy approach that recognizes the interplay of trade, safety, security and other transportation issues is essential for Canada to remain competitive in this evolving global environment.

The air industry has always had a strong international as well as domestic dimension. Competitiveness and access to opportunities are as important as addressing the domestic public good through the availability of services on reasonable terms. The federal role with respect to this largely privatized sector of transportation is to ensure the public good through implementation of appropriate economic policy and legislative frameworks, while facilitating service opportunities in a rapidly changing global environment. Issues to be addressed in the near-term include: introduction of a legislative framework for airports to complement the new rent policy announced in May 2005, monitoring and research in support of international air policy development, implementing a new international air policy (Blue Sky) airport competitiveness, airport financial viability and continued refinement of the existing legislative framework for the sector.

Rail transportation contributes to national competitiveness through its role in the development of strategic North American gateways and trade corridors. The department is increasingly focusing attention, with others in the public and private sectors, in examining challenges associated with transportation capacity to meet ever-increasing trade growth. Particular areas of attention include the west coast — our Asia-Pacific Gateway — where the boom in trade with China is creating significant congestion, and in south western Ontario where work is underway to address short and longer-term challenges concerning congestion and capacity at the Windsor-Detroit gateway. Providing passenger rail services, including to those in remote areas of the country, is also a continuing area of interest for the department.

Trucking is the common mode for most forms of freight integration. Most freight is moved by truck at some point, and a significant amount of freight moves only by truck. Trucking shares the highways, urban streets and border crossings with all other traffic where volumes are highest. Consequently, trucking is a major beneficiary of policies and investments that support strategic gateways, efficient trade corridors and the modal transfer points that are essential to make them work.

The future of our economy depends on efficient trade corridors that allow all modes of transport to capitalize on Canada's competitive advantage as a gateway between North American and other global markets. Ensuring the secure and efficient flow of people and goods at border crossings and along corridors requires both infrastructure improvements and a coordinated approach to implementing enhanced border and transportation processes.

As mentioned under the priority "New Security Policies and Programs", Transport Canada is actively participating in the Security and Prosperity Partnership (SPP) of North America. In the area of security, the department is engaged in SPP work in the critical areas of surface, air and marine security issues, emergency preparedness and response, and border security and infrastructure (including bridge security). On the prosperity side, Transport Canada is working to improve aviation safety, to ensure safer, faster and more efficient border crossings through the use of new or enhanced mechanisms to support border planning, information sharing, and communications (working with such projects as the Border Information Flow Architecture), to facilitate business aviation activity, and to enhance shortsea shipping through implementation of a Memorandum of Cooperation. Work under the SPP thus provides the opportunity to achieve key departmental objectives within the context of North American growth, competitiveness and quality of life.

The government's innovation strategy is focused on fostering innovation and developing the necessary skills for this innovation capacity to grow. Research and development supporting transportation innovation will continue to be central to maintaining a competitive and productive transportation system that is safe, secure and environmentally responsible. A steady flow of new ideas is required to advance technologies and science that support intermodal integration, improved infrastructure design, congestion management, supply chain logistics and environmental initiatives; and more public-private partnerships must be fostered to realize these objectives. There is also a need for the transportation sector as a whole to focus on skills development to ensure we have the people and the capacity to continue to operate and improve the system.

Efficiency: Program Priorities

To promote an efficient transportation system that contributes to Canada's economic growth and trade objectives, Transport Canada will focus its efforts on key activities and initiatives that support the three program priorities of a Market-based Policy Framework; Infrastructure, Gateways and Trade Corridors; and Innovation.

2.1.1.1 Market-based Policy Framework

Ensuring the continued improvement of transportation services by providing rules that allow transportation undertakings to adapt, innovate, remain competitive and serve the public — has been the successful focus of federal transportation policy over the years. Experience has demonstrated that competition and free market forces stimulate performance. When government interventions are needed, they should be targeted to situations where market forces are insufficient to achieve desirable outcomes. While much has been accomplished to provide a

competitive marketplace and to better focus government actions, there still remains room for improvements.

The *Canada Transportation Act* (CTA) provides the basic rules that govern the economic behaviour of railways and airlines. Two earlier proposals to amend the CTA were introduced in the House of Commons on February 25, 2003, and March 24, 2005. Former Bills C-26 and C-44 died on the order paper. The intention of these Bills was to ensure that transportation services and capacity remain responsive within a stable policy framework and encourage a climate supportive of strategic private investment. The government is committed to proceeding, on a priority basis, with most of the proposed amendments to the CTA that were contained in former Bill C-44. The government has developed a legislative strategy to ensure the expeditious passage of these important amendments by separating the package into three Bills. To this end, Bill C-3, the *International Bridges and Tunnels Act* and Bill C-11 amendments pertaining to general provisions, air transportation, passenger rail, mergers and railway noise were introduced in the House in Spring 2006. A third Bill, dealing with rail freight provisions, will be introduced early in 2007.

In May 2006, the Government of Canada announced that it had decided to retain ownership of its fleet of hopper cars. Transport Canada is negotiating new operating and refurbishment agreements with the railways to ensure the cars will continue to remain available for the movement of western grain for the long-term.

On November 4, 2004, the government requested the assistance of the Standing Committee on Transport (SCOT) to conduct a review to determine if Canada should further liberalize its approach to the economic regulation of the air industry. On May 19, 2005, the SCOT delivered an interim report with recommendations. The government tabled its response to the recommendations in the SCOT interim report in August 2005. In November 2006, the government announced a new international air policy (Blue Sky), which calls for a liberalized approach to Canada's bilateral air transportation negotiations where it is in Canada's overall interest.

Canada had more than 70 bilateral air transport agreements or arrangements for international air services in place at the end of 2005. Having successfully concluded negotiations in 2006 to liberalize several important agreements (United Kingdom and Portugal), priority in the coming year will be given to agreements with which Canada can secure additional economic opportunities. The expansion of Canada's air agreements is intended to secure new operating rights for Canadian carriers as well as to provide Canadian travellers and shippers with better and more economic travel options. The department continues work with its partners to identify and remove impediments to ensure that Canadian industry and consumers can take advantage of new flexibilities.

Canada's Permanent Representative to the Council of the International Civil Aviation Organization (ICAO) is accountable for all aspects of relations between Canada and the 189 member states and the ICAO Secretariat. Key priorities for the coming year will be to continuously advance the agendas for safety, security and the environment; and to assist in the

transition related to a new president of the council and a re-elected secretary general. Coordination will remain a critical element of developing Canadian positions.

A significantly revised *Canada Airports Act* was introduced in the new Parliament as C-20 in June 2006. The objectives of the new act include provisions to strengthen governance, transparency and accountability at the major Canadian airports - especially those operated by Airport Authorities. Work is also underway to better understand the competitiveness of Canada's National Airport System airports.

The *Pilotage Act*, enacted in 1972, is in need of modernization in order to improve the governance to the Pilotage Authorities and to give them a clear framework to become and to remain self-sufficient. In 2007-08, Transport Canada will review options regarding the governance of Pilotage Authorities.

The Aviation War Risk Liability Program was introduced in the aftermath of September 11, 2001, to provide an indemnity for third party aviation war risk liability that is no longer commercially available to air transport companies. The program has been extended several times, most recently to the end of 2007. The objective of the program is to ensure the continued operation, viability and competitiveness of the Canadian aviation industry. Over the course of 2007, the department will continue to monitor the aviation insurance market, and make adjustments to the program as appropriate.

Transport Canada has engaged in considerable consultation with stakeholders on Maritime Law Reform following the release of a discussion paper in May 2005. Stakeholders have expressed support for proposals to update the *Marine Liability Act* to reflect new and evolving international conventions on liability and compensation for marine pollution; and to update other aspects of Canadian maritime law to keep pace with modern commercial practice. Work is underway to develop proposed legislative amendments to give effect to these stakeholder supported proposals.

2.1.1.2 Infrastructure, Gateways and Trade Corridors

Creating the conditions that encourage investments in transportation and directly investing in transportation infrastructure that serves the national interest, supporting Canada's economic competitiveness and enhancing the quality of life in our communities are key departmental priorities.

Budget 2006 committed \$591 million for the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative (APGCI) to further develop Canada's Asia-Pacific Gateway and Corridor. The primary objective of this initiative is to strengthen Canada's competitive position in global commerce through further development and exploitation of a strategic transportation network facilitating global supply chains between North America and Asia. Specifically, the initiative seeks to: boost Canada's commerce with the Asia-Pacific region; increase the Gateway's share of North America bound container imports from Asia; and improve the efficiency and reliability of the Gateway for Canadian and North American exports.

The Minister for the Pacific Gateway (the Honourable David Emerson) and the Minister of Transport, Infrastructure and Communities (the Honourable Lawrence Cannon) are leading this initiative and are supported in this effort by Transport Canada.

On October 11, 2006, Prime Minister Stephen Harper launched the APGCI and announced that \$321 million (of the \$591 million), will be allocated to immediate measures, which include major transportation projects such as Pitt River/Mary Hill Interchange project, a Transportation Management Centre for Intelligent Transportation Systems and the twinning of the Trans Canada Highway in Banff National Park, Roberts Bank Railway Corridor Overpasses and Underpasses and South Fraser Perimeter Road – Deltaport Connector.

While transportation infrastructure is at the core of this initiative, the APGCI goes further to address other interconnected issues that impact how well the Gateway works and how well Canada can compete in the world. The initiative's competitiveness component focuses on security and border efficiency, innovation, governance, trade promotion and policy renewal. The APGCI is being implemented in partnership with several federal departments and agencies, namely: Foreign Affairs and International Trade, Western Economic Diversification Canada, Canada Border Services Agency and Parks Canada Agency.

In Budget 2006, the government made a strong commitment to providing stable and predictable funding to the provinces, territories and municipalities to help them meet their infrastructure needs. Budget 2006 announced \$6.6 billion for provincial and municipal infrastructure over the next five years. A key objective will be to cost-share improvements to the core National Highway System (NHS) – including rehabilitation, bridges, connectors to border crossings and intermodal facilities. Transport Canada and Infrastructure Canada are jointly developing the policy and program parameters for these funds. As per the Economic and Fiscal Update of November 2006, it is envisioned that the \$6.6 billion will include a fair and transparent provincial/territorial allocation envelope to fund improvements to the core NHS; large and small-scale provincial/territorial and municipal projects such as transit and water. National infrastructure funds accessible on a merit basis would also be created for Public Private Partnerships and gateways and border crossings.

The Budget also commits to maintain the estimated \$3.9 billion in current funding over the next four years under existing infrastructure agreements and maintaining the gas tax funding agreement under the New Deal for Cities and Communities. Over the next four years, federal support for infrastructure will reach \$16.5 billion.

Transport Canada also works closely with Infrastructure Canada on highways, transit and border projects being considered for funding under the Canada Strategic Infrastructure Fund (CSIF) and the Border Infrastructure Fund (BIF). Transport Canada provides technical input, analysis and advice on the selection of transportation projects and joins with Infrastructure Canada to negotiate and seek Treasury Board approval of the contribution agreements with Transport Canada implementing the projects. Transport Canada will be providing federal oversight to ensure that the Canadian public receives value for money.

In 2007-08, the department will continue to manage and ensure the compliance of transportation infrastructure projects being constructed by our partners under the current funding programs. Transport Canada will continue to work with other federal departments and our provincial, territorial, municipal and private sector partners to develop and deliver these programs effectively and efficiently in order to meet federal objectives of cost-efficiency and ensure an acceptable level of return in the economic, social and environmental benefits in relation to the investment that is required (benefit-cost analysis).

Examples include:

- Studies and other preliminary work (phase 1) on Highway 30 to explore the potential for a public-private partnership to complete this section of highway, spanning 42 kilometres southwest of Montreal, in Quebec (\$10.5 million federal);
- Improvements to GO Transit's rail network in the extended Greater Toronto Area (\$385 million federal);
- Expansion and rehabilitation of Toronto's transit system (\$350 million federal) in Ontario;
- Completion of the twinning of Trans-Canada Highway 1 between Regina and Winnipeg (over \$50 million federal between Saskatchewan and Manitoba),
- Twinning of Highway 63 to Fort McMurray in Alberta (\$150 million federal);
- Construction of the new Kicking Horse Canyon Bridge on Trans-Canada Highway 1 in the British Columbia Rockies (\$63 million federal);
- Construction of a new international bridge and truck route (Route 1) between New Brunswick and Maine (\$30 million federal);
- Construction of the Canada Line light rail transit system, linking central Richmond, Vancouver International Airport and downtown Vancouver in British Columbia (\$450 million federal); and
- National corridors for Canada in the Northwest Territories (\$65 million federal).

Transport Canada will continue discussions for a number of announced transportation projects, such as:

- Let's Get Windsor Essex Moving Strategy (\$150 million federal);
- Highway rehabilitation projects on Route 1 of the Trans-Canada highway in Newfoundland (\$24 million federal);
- Construction of a four-lane divided highway (Route 175) between Quebec City and Saguenay (\$262.5 million federal);
- Rehabilitation of the Dorval interchange (\$55 million federal); and
- Rebuilding of highway 185 (\$85 million federal).

The November 2006 Economic and Fiscal Update stated that a core challenge regarding the funding of modern infrastructure is to ensure that federal spending has maximum impact. Taking advantage of innovative financing sources through public-private partnerships (P3s) is one way to achieve this. To that effect, Transport Canada will work with other federal departments to establish a federal P3 Office that will facilitate a broader use of and promote best practices for P3s in Canadian infrastructure projects. Transport Canada will also encourage the development and use of P3 by requiring that they be given consideration in larger transportation infrastructure investments that receive federal funding.

Transport Canada is currently reviewing the governance and operation of the international bridges within its portfolio to address the challenges associated with their ability to be self-sufficient over the long-term. Transport Canada will continue to develop key protocols and/or appropriate internal mechanisms to foster sound governance and good financial management practices by bridge operators and the federal Crown corporations that manage bridges. In April 2006, Transport Canada introduced legislation that would provide the federal government with the authority to approve the construction of new international bridges and tunnels, alterations to existing bridges and tunnels, the sale or transfer of existing bridges and tunnels, international bridges and tunnels over the St. Lawrence River; and to implement regulations to ensure the safety, security, and efficient operation of these critical components of the international transportation system. Bill C-3 received Royal Assent on February 1, 2007.

In 2007, Transport Canada will focus on the development of regulations related to safety and security, guidelines for approving the construction of new international bridges and tunnels and altering existing structures, as well as sales and transfers of these structures. As a result, our research indicates that Canada will be the first country to adopt bridge and tunnel security regulations. Stakeholders and the public will be consulted in the course of the regulation-making process. The department is currently examining options related to managing its portfolio of international bridges with a view to developing a long-term strategy.

Improving international traffic flows at the Windsor-Detroit gateway is a key government priority. In addition to the Let's Get Windsor-Essex Moving Strategy, which is funding improvements to existing infrastructure in the Windsor area, the department continues to participate in the Canada-U.S.-Ontario-Michigan Border Transportation Partnership with the purpose of developing a long-term strategy to improve the movement of people, goods and services across the Windsor-Detroit gateway. Through a coordinated environmental assessment Environmental Assessment (EA) study process, the partnership is identifying the location for a new international bridge crossing, inspection plazas and connecting roads leading from Highway 401 in Canada to the Interstate Highway System in Michigan. The partnership is also looking at various governance structures of the crossing and possible models for private sector involvement on both sides. The challenges of building such new infrastructure are significant:

- It requires a partnership between governments in two different countries.
- It entails the construction of a crossing with customs plazas and access roads on both sides of the border.

- It requires that the interests of various stakeholders be balanced.

This study is expected to be complete by the end of 2007, at which time the partnership will have concluded consultations and developed a preliminary design for the new border crossing. The Minister of Transport, Infrastructure and Communities announced in November 2006 that the Government of Canada intends to explore the opportunity to partner with the private sector to design, build, finance, operate and maintain the new crossing that is expected to be in operation in 2013.

In terms of passenger travel, VIA Rail is responsible for the safe and efficient provision of inter-city passenger rail services in Canada. VIA receives an annual operating subsidy of \$169 million and also relies on Government funding for its capital needs. In 2007, Transport Canada will continue to work with VIA Rail to develop a strategy for ensuring the sustainability of its operations, as well as to articulate a long-term vision and strategy for intercity passenger rail services in Canada.

Transport Canada is planning legislative and regulatory amendments that would provide the marine sector and Canada Port Authorities (CPAs) with enhanced financial and competitive flexibility so that they can better respond to economic opportunities and realize their potential as economic generators.

The *Canada Marine Act* (CMA) established the first single, comprehensive piece of legislation to govern many aspects of Canada's marine sector. Following a review of the Act and extensive consultations, amendments to the CMA were introduced in Parliament in June 2005. The Bill died, however, on the order paper in November 2005. The department has continued its open dialogue with stakeholders and has developed a new two-track strategy to stimulate investment in key infrastructure and national trade. In the short-term (2007), Transport Canada proposes to modify CPAs Letters Patent, followed by a complementing set of amendments to the CMA by 2008. Amendments to the Port Authorities Management Regulations, which would set out the mechanics for two or more CPAs to amalgamate and continue as one integrated CPA, are also planned for 2007.

Amalgamation of CPAs is seen as a way for them to handle changing economic conditions and concomitant impacts on the transportation system; especially in the British Columbia Lower Mainland. The department and port authorities of Vancouver, Fraser River and North Fraser will be collaboratively exploring the amalgamation of these three CPAs in an open and transparent manner while meeting the Government of Canada's due diligence requirements.

Transport Canada is working with the U.S. Department of Transportation, the U.S. Army Corps of Engineers and the Canadian St. Lawrence Seaway Management Corporation on a comprehensive study of the future infrastructure needs of the St. Lawrence Seaway, including the engineering, economic and environmental implications of those needs. The principal focus of the study is to assess the long-term maintenance and capital needs to sustain and optimize the existing Seaway infrastructure. A study report is expected to be released in the Spring of 2007.

Ridley Terminals Inc. (RTI) is a parent Crown corporation, which operates a bulk terminal on lands leased from the Prince Rupert Port Authority. This terminal was created to provide a direct route for the shipment of northeast British Columbia coal to Asian markets. RTI has experienced financial difficulties relating largely to the fortunes of northeast British Columbia coalmines and low volume of throughput at the terminal. In 2004, 2005 and 2006, the department provided financial support to RTI through contribution agreements. RTI would have become insolvent and forced to discontinue operations without continued Transport Canada funding. The operating and capital contributions from Transport Canada have resulted in RTI remaining operational and preserved as a going concern, giving access to the natural resource suppliers located in Northeast BC to a cost-effective and reliable bulk marine terminal service to ship their products. In addition, the contributions have resulted in allowing RTI management the ability to pursue opportunities for increased and diversified operations in an effort to protect and safeguard the Crown's investment and allowing the Corporation to continue its service to existing customers and effectively market the terminal to new customers.

Based on increased demand in world coal markets and new developments in the Canadian coal industry, Transport Canada expects that RTI will reach its break-even throughput level and will likely become self-sufficient and have financially viable operations in 2007, thus eliminating the requirement for any future contributions.

Marine Atlantic Inc. (MAI) is a parent Crown corporation that fulfills Canada's constitutional obligation to Newfoundland and Labrador (NL) to provide year-round ferry service between North Sydney, Nova Scotia and Port aux Basques, NL. MAI relies on Government funding for its capital and operating needs. In the coming year, Transport Canada will continue to work closely with MAI to develop a long-term strategy to address the corporation's financial requirements. The strategy will consider important elements for MAI's revitalization that include a renewed rate structure, governance and future capital and fleet requirements.

2.1.1.3 Innovation

Innovation is key to Transport Canada's objectives and, in particular, to reconciling the three strategic outcomes (safety and security, efficiency, and environmental responsibility) of the department's vision of a sustainable transportation system. Innovation and skills development can make the transportation sector stronger, more resilient, adaptable and responsive to changing demands and pressures.

Transport Canada has launched an initiative aimed at measuring the full costs of all transportation activities. Full costs include both economic costs as well as social costs. This initiative will help to develop an additional analytical tool to better guide decisions related to sustainable transportation.

Transport Canada continues to improve the department's ability to understand and respond to current and emerging challenges. Research and development (R&D) positions the department to optimize the safety, security, efficiency and environmental responsibility of Canada's transportation system. A new lens for R&D activity includes the design, building and maintenance of a smarter transportation system. This new focus will work to inform and protect

the Government's infrastructure investments over the long term. R&D undertaken to support our safety and security mandate will be complemented by and/or integrated into other research work to improve transportation in gateways and corridors and the North, and to increase accessibility as well as energy efficiency.

Collaborative work with R&D experts in industry, academia and government will continue to be an important component of Transport Canada's R&D agenda as the department seeks to encourage the development, demonstration and commercialization of innovative technological solutions to Canada's transportation challenges.

Transport Canada will continue to accelerate research, development, deployment and integration of Intelligent Transportation Systems (ITS) in support of national objectives (e.g., the Innovation Agenda, Asia Pacific Gateway and Corridor Initiative, Let's Get Windsor-Essex Moving Strategy), as well as departmental priorities such as safety, security and efficiency of the transportation system. Priority activities include a review of the current Intelligent Transportation Systems Plan for Canada, *En route to Intelligent Mobility*. This will set the stage for future investments in ITS, including increased integration of intelligent transportation systems to generate greater efficiencies in the transportation network and an update of the ITS Architecture for Canada, ensuring the Architecture is modernized and strengthened to guide future investments. Work will continue on other elements of the existing plan, including the completion of several R&D and deployment projects.

A highly skilled workforce is necessary to optimize the performance of Canada's transportation system and to ensure its continued competitiveness. In 2007, Transport Canada will continue to work with federal-provincial-territorial colleagues and other stakeholders to identify ways to promote transportation-related skills development in both the industry sector and in academia. Wherever possible, activities will be aligned with the department's overall approach to innovation and policy development, articulating a coordinated response to the skills development challenges inherent in departmental initiatives such as the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative.

2.1.2 Strategic Outcome: A safe and secure transportation system that contributes to Canada's social development and security objectives

Transport Canada promotes the safety and security of Canada's transportation system consisting of the air, marine, rail, and road modes of transportation. A safe and secure system protects people from acts of terrorism, accidents and exposure to dangerous goods, enables the efficient flow of people and goods and protects the environment from pollution. It is an essential element for a healthy population, a high quality of life and a prosperous economy.

Policy development, rule-making, monitoring and enforcement and outreach activities support the safety and security objective. Through its policy development and rulemaking efforts for all the modes of transportation, the department establishes and implements legislation, regulations, standards and policies.

Monitoring and enforcement activities include issuing licences, certificates, registrations and permits, monitoring compliance through audits, inspections and surveillance, and taking appropriate enforcement action in instances of non-compliance. In particular, the department's inspectors monitor the system to make sure the rules are being followed, and, if required, enforce the policies and rules.

Through its Intelligence and Assessments programs, the department works in cooperation with Canadian intelligence gathering bodies to collect and analyze information about current security threats. These reports and assessments are shared with the various transportation-related industry stakeholders and various air, marine, rail and urban transit operators and authorities; as well as other government partners, as appropriate. The department also develops and delivers security programs such as the Air Cargo Security Pilot Program, the Passenger Protect Program, and the Transportation Security Clearance Program.

Outreach activities involve efforts to promote, educate and increase awareness of security issues and make users and industry aware of security requirements. Transport Canada is the designated national civil aviation security authority under the annex 17 of the *Convention on International Civil Aviation* (also known as *Chicago Convention*) and represents Canada in the development of International Civil Aviation Organization (ICAO) standards. The department also represents the Government of Canada abroad in international transportation security matters, seeking to ensure international cooperation by coordinating, liaising and supporting the Government of Canada's foreign policy objectives of promoting prosperity and employment both at home and abroad, the protection of Canada's security and the projection of Canadian values and culture.

Transport Canada is responsible for the security of the Canadian transportation system and plays a lead role in the security of the travelling public. The department discharges that responsibility through activities such as establishing security rules and standards for transportation facilities; screening air travellers and their baggage, responding to security incidents and threats, restricting access to certain parts of airports to authorized personnel only, training and qualifying security screeners and securing air cargo and mail. Transport Canada also regulates the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA), a Crown corporation responsible for the screening of passengers and their belongings and certain other specific initiatives to improve air passenger and airport security.

Transport Canada also establishes safety standards for rail transportation, the manufacturing of motor vehicles and aircraft, the navigation of commercial vessels through Canadian waters and the transportation of dangerous goods. In addition, Transport Canada maintains a small fleet of aircrafts for the non-military use of the Government of Canada.

Transport Canada works in partnership with other governments, industry, stakeholders and international organizations to develop the laws and rules that promote the safety and security of the transportation system. The department contributes to enhancing Canada's influence and reputation on the international stage by leading and participating in activities at international levels through organizations like the International Civil Aviation Organization and the International Maritime Organization.

The Federal Railroad Administration, U.S. Department of Transportation, and various chemical, railroad and tank car companies are developing a Memorandum of Cooperation to increase all aspects of safety and security in the transportation of certain dangerous goods by rail. Transport Canada, to promote public safety in the transportation of dangerous goods (TDG), will be entering into discussions with the participants in view of joining this group to develop the next generation of railway tank cars.

Under the Security and Prosperity Partnership of North America (SPP) initiative, Transport Canada has offered full acceptance of all containers for dangerous goods built to U.S. specifications when they are equivalent to a Canadian specification if reciprocally is granted. With a few exceptions for some gas cylinders, Transport Canada currently permits unrestricted use of containers for dangerous goods built to U.S. specifications and registered with U.S. DOT, although U.S. DOT does not grant this reciprocally. Mutual recognition of standards and certification processes for the transportation of dangerous goods would reduce costs for manufacturers and for cargo that relies on containers for dangerous goods.

Transport Canada works to ensure the safety of people in the movement of dangerous goods. The Canadian Transport Emergency Centre (CANUTEC) is the department's 24-hour response centre that assists fire departments and other emergency responders in handling dangerous goods emergencies. CANUTEC is currently involved in the production of the Emergency Response Guide 2008, an international emergency response guide published jointly by Canada, the United States and Mexico for distribution to the first responder community. The Emergency Response Guide 2008 is expected to be printed in Fall 2007 and distributed in January 2008. Previous versions have appeared in 18 languages.

An Audit concerning Transport Dangerous Goods Inspection practices was conducted and a report containing various recommendations was released. Documentation of follow-up and enforcement action will be examined in 2007-08 within the context of the Inspector Manual redevelopment, the re-design of the Inspection Information System and the development of a Quality Management System for inspection activities. The Inspector Manual reflects Transport Canada's policies, procedures and guidelines for the Inspector community.

Transport Canada TDG inspectors have various enforcement tools they use to ensure compliance. An important factor in determining enforcement response is the effectiveness of the response in securing future compliance. Currently, an available enforcement tool, prosecution in court, is seen as too severe for minor infractions. The provisions of the *Contraventions Act* will allow Transport Canada TDG inspectors to implement an adequate and fair ticketing scheme. It also allows offenders the opportunity of avoiding a court appearance when cases are not contested. Finally, this procedure reduces costs for the government, the courts and Canadians. It is expected to be implemented during 2007-08.

Transport Canada puts into place regulatory, educational and promotional programs that reduce the probability of an incident occurring and mitigates the consequences if one does occur.

In partnership with the Department of National Defence (DND) and the National Search and Rescue Secretariat (NSS), Transport Canada also supports and facilitates search and rescue

activities by providing regulations for the carriage of emergency equipment to protect the survivors of accidents and alerting devices to find them. Transport Canada receives funding from the Search and Rescue New Initiatives Fund administered by the NSS to manage programs that contribute to search and rescue in Canada. In addition, Transport Canada annually contributes to support the Civil Air Search and Rescue Association (CASARA) and the Canadian Beacon Registry Database.

In the event of investigations after an accident, Transport Canada provides the required assistance to the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board of Canada. These investigations help the department to better identify the causes of the accidents, further improve the rules and policies and increase protection of the public as required.

A safe and secure transportation system contributes to the quality of life for all Canadians and supports safe and secure communities, as outlined in *Canada's Performance 2006*.

Indicators of progress

- *High level of public confidence in transportation safety and security*
- *Reduction in accident/incident rates relative to the increase in traffic*
- *Reduction in fatality rates relative to the accident/incident rates*
- *Progress in effectively implementing safety management systems and security management systems*

Safety and Security: Challenges and Opportunities

Canada has one of the safest and most secure transportation systems in the world. However, the continuing growth of new markets and the changing dynamics of global trade represent immense challenges for the transportation system. Bottlenecks are developing at key ports and there are concerns about the ability of our rail and marine systems to meet current demands and future growth. New technologies will affect the way planes, trains, vehicles and vessels operate as well as their level of safety and security. These changes are putting new pressures on the transportation system and introducing new risks. Transport Canada continues to be challenged to ensure that, while traffic in all modes is increasing, the levels of safety and security are also continuously improving and that the department's policies and rules adapt to these changes. Transport Canada will continue to work closely with industry and other stakeholders to develop innovative approaches to research, rule-making, outreach, monitoring and enforcement.

A fundamental role of the federal government is to help ensure the safety and security of the nation's citizens, which is addressed in *Securing an Open Society: Canada's National Security* – a long-term strategic framework that provides a blueprint for action on national security issues, including actions in the transportation sector. The policy recognizes that everyone has a role to play in public safety and security. The policy also recognizes the essential nature of collaboration, including the mechanisms to ensure collaboration. Transportation security is addressed under the *National Security Policy* and is an essential component of a successful transportation system. Many of the major terrorist attacks of the last 30 years have been linked to transportation. Within this context, the Government of Canada has taken major steps to enhance the security of the aviation and marine transportation systems.

Every year, Canada Port Authorities generate more than \$20 billion worth of economic activity. They are responsible — directly or indirectly — for more than a quarter of a million jobs and they handle \$100 billion worth of goods annually. Marine security has been a particular focus of attention. Global movements of vessels, their cargo and their passengers, as well as potential threats to marine infrastructure, have resulted in major international security initiatives and associated security enhancement projects at Canadian ports and marine facilities.

The tragic events in Madrid and London in 2004 demonstrate that rail and urban transit systems are not immune from terrorist attacks. The Government of Canada is committed to protecting citizens and their communities. Transport Canada has focused on establishing partnerships and building a common understanding within the rail and urban transit community of requirements as well as current and future priorities since 2004. As a result of these discussions, Transport Canada is currently implementing a two-year contribution program to address immediate high-risk security priorities in Canada's major urban transit systems. At the same time, work is ongoing with partners to identify future policy priorities.

The transportation sector is intricately linked across modes and regulated by multiple levels of government. Transport Canada has taken on an increasingly complex leadership role over recent years to support integrated and coordinated security regimes. Transportation safety and security is an essential requirement for a healthy population, a high quality of life and a prosperous economy. The department's challenge is to find innovative and cost-effective ways to identify and mitigate safety and security risks in the transportation system without harming the environment or hindering economic growth.

Safety and Security: Program Priorities

To promote a safe and secure transportation system that contributes to Canada's social development and security objectives, Transport Canada will continue to focus on the three program priorities of New Security Policies and Programs, Smart Regulation and Safety and Security Management Systems.

2.1.2.1 New Security Policies and Programs

In 2007-08, Transport Canada will continue working with other government departments and key interested parties on ongoing initiatives, such as continuing to implement aspects of *Securing an Open Society: Canada's National Security Policy*, including a comprehensive Transportation Security Action Plan.

The Transportation Security Action Plan identifies transportation security priorities across all modes of transportation, which include formal threat and risk assessments that will be integrated with departmental policies, regulations and enforcement activities. This broad, multi-modal strategy is being implemented to guide long range planning and priority setting. This initiative will take stock of our progress in improving the security of transportation in Canada, look ahead to future challenges and set priorities for investing our security resources throughout the entire transportation system.

As an efficient transportation system is closely intertwined with its safety, Transport Canada continues to support programs instrumental in improving aviation safety worldwide. Specifically, our continued participation in the International Civil Aviation Organization Cooperative Development of Operational Safety and Continuing Airworthiness Program will enable designated areas of the world to improve their air transport safety oversight capabilities. This program will provide financial and in-kind assistance to developing states. Through the provision of international technical cooperation, Transport Canada continues to advance its policy objectives as well as open opportunities for Canada's aviation industry in international markets.

Transport Canada will continue to implement transportation-related aspects of the Canada-U.S. bilateral Smart Border Declaration and its companion 30-point action plan. This includes participating on the working group for the protection of critical infrastructure such as airports, ports, bridges and tunnels. This working group serves as a forum for identifying critical infrastructure of shared interest that crosses the border and for sharing of information.

Building on the success of the Smart Border Declaration, Transport Canada will develop and implement new transportation security policies and programs under the Security and Prosperity Partnership (SPP), a trilateral initiative among Canada, the U.S. and Mexico. The SPP is designed to further enhance the security of North America and to promote the quality of life of citizens. Transport Canada, in close collaboration with other government departments, provinces and territories, Canadian stakeholders and the U.S. and Mexico, will play a key role in developing and implementing North American transportation security strategies addressing issues such as aviation security, marine security, emergency preparedness and critical infrastructure protection.

Transport Canada will also continue to coordinate the international transportation security initiatives and programs to establish a common approach to security initiatives, including the coordination of Counter-Terrorism Capacity Building (CTCB) initiatives and the Group of Experts on Aviation Safety, Security and Assistance (GEASA), among others.

Transport Canada will also continue to enhance Canada's influence and reputation on the international stage by working with organizations such as the International Civil Aviation Organization (ICAO), the European Civil Aviation Conference, the International Maritime Organization (IMO), the North Atlantic Treaty Organization (NATO) and other governments (e.g. the United States' Department of Homeland Security). An example of Transport Canada's significant international security achievements is the collaborative effort being made under the Security and Prosperity Partnership (SPP) of North America.

Transport Canada will also continue to focus on advancing security technologies within the Canadian transportation system. To support the harmonization of security standards, Transport Canada will continue to collaborate with technical experts within Canada and internationally, to identify gaps in security technology and to harmonize technical direction.

Transport Canada will support the Commission of Inquiry into the Investigation of the Bombing of Air India Flight 182. In May 2006, the government set up a Commission of Inquiry into the Investigation of the Bombing of Air India Flight 182 for the specific purpose of evaluating any deficiencies in the investigation and response to the incident and to make recommendations to improve the Government of Canada's response to an act of terrorism and issues of national security. In preparation for the hearings and to meet the Commission's requests for information, Transport Canada and other affected departments and agencies are identifying and reviewing relevant documents and information in the context of national security. The complexities and sensitivities of the subject matter require extensive legal and interdepartmental consultation.

Transport Canada will continue to develop an integrated, multi-modal transportation security regime to support the Vancouver-Whistler 2010 Olympic Games. This work will include developing a transportation concept of operations to ensure that the aviation, marine, rail and urban transit systems in the Games area of interest operate in a safe, secure and efficient manner for the Games period. Transport Canada's planning for this significant world event is being coordinated at both the headquarters and regional levels.

To further advance air security, Transport Canada will continue working with other government departments and key interested parties to expand the Canadian air passenger assessment program. This Passenger Protect Program provides an additional layer of aviation security by preventing individuals who pose an immediate threat to air security from boarding aircrafts. As well, the department will continue to implement a comprehensive program for enhancing air cargo and airmail security.

Emergency Preparedness and counterterrorism capabilities continue to be a focal point for the department in 2007-08. The department will lead, or collaborate on, a number of high profile training exercises to assess Canada's ability to act quickly, decisively and effectively in concert with other partners in the event of a terrorist attack, a security-related threat such as radiological contamination or other emergencies.

Transport Canada will also continue to collaborate with its stakeholders to implement the Transportation Security Clearance Program. The objective of this program is to prevent the uncontrolled entry into a restricted area of a listed port or airport. The Seafarer's Identity Documents issued by Transport Canada will be modernized to include a transportation security clearance. This will strengthen marine security and will reduce the risk of security threats to the transportation system.

Internationally, Transport Canada will enhance transportation security and implement new security policies and programs to establish a common approach to security. Efforts include initiatives to: improve aviation security (including air cargo); establish comparable standards for screening (e.g. of passengers and their luggage) and background checks; and improve container security.

Transport Canada has developed a two-year contribution program targeted towards the high volume passenger areas of commuter rail and urban transit, with a focus on major urban transit systems and equipment. This program will provide financial assistance to commuter rail and

public transit operators in designated major metropolitan areas to accelerate the implementation of new and enhanced security measures. Over the coming year, Transport Canada will work with partners on a Rail and Urban Transit Security Review, established to engage other federal departments and agencies, provincial and territorial governments, industry and key stakeholders in a review of rail security issues, and to develop options for a more robust, risk-based security regime in Canada. The review was expanded to consider high volume urban transit security and its results of the review will be incorporated into the Transportation Security Action Plan.

Marine security continues to be a high priority for Canada as a secure marine transportation system supports vital trade corridors that connect Canada to the world. Since 2001, the Government of Canada has invested almost \$930 million in marine security initiatives involving several different departments and agencies. As part of this investment, the Interdepartmental Marine Security Working Group (IMSWG) was formed under the leadership of Transport Canada to coordinate Government of Canada marine security efforts.

Over the next three years, the IMSWG will continue to facilitate and expand cooperation and coordination among its 17 member departments and agencies to enhance information exchange and to improve interoperability among members. It will also continue to identify federal government actions in support of national and international marine security obligations, enhance effectiveness in delivering marine security initiatives and facilitate communication with other levels of government, the private sector, and regional-based committees with interests in, or responsibilities for, marine security. Through its facilitation efforts, the IMSWG seeks to ensure that Canada's marine security initiatives are effective and efficient; leveraging the resources and expertise of numerous departments and agencies, without duplication of effort, towards one common goal: the security of the marine transportation system. To support this goal, the IMSWG will develop in 2007-08 a Horizontal Performance Framework for Marine Security with associated performance measures.

The security at Canada's ports and marine facilities will be enhanced under the Marine Security Contribution Program that began in 2004-05 as a three-year, \$115-million commitment to assist ports and other marine facilities with security enhancements. In June 2006, the Government announced that the program would be expanded to include domestic ferry operators and would also be extended by two years for all facilities, other than Canada Port Authorities. In 2007-08, the program will continue to fund projects to strengthen security at Canada's ports and marine facilities.

The Department's contribution program for marine simulators (\$7.2 million federal) will assist the provinces to modernize marine training simulators. The program directly supports and advances the departmental mandate and strategic objective by financially contributing to the provision of state-of-the-art marine simulator training equipment that will in turn ensure the level of regulatory training and certification of seafarers, thus contributing to the safety of the marine transportation system in Canadian and international waters.

Effective marine security relies upon a compilation of sensor data and information gathered from Departmental and open sources to create a marine centric picture. The function of the Marine Security Operations Centres (MSOC) is to enable departments and agencies to work

collaboratively to collect and analyze information in an effort to develop a solid awareness in their area of responsibility with regard to transportation security in general but marine security specifically. By bringing together civilian and military interagency staff, the MSOC will provide a much clearer marine picture of the identification, intent and movement of vessels, personnel and cargo destined for, or already in, the maritime approaches to Canada. Achieving an integrated environment where consistent and timely information on vessels of interest to the Government of Canada can be quickly and efficiently compiled in the MSOC, will be in place to inform the appropriate decision makers. At present the core Departments, Canada Border Services Agency, Canadian Coast Guard, Royal Canadian Mounted Police, Transport Canada and the Department of National Defence are working collectively to implement a concept of operations in order to develop an integrated marine picture.

Transport Canada will work closely with stakeholders to implement the Marine Transportation Security Clearance Program (MTSCP). The Marine Transportation Security Regulations were amended on November 30, 2006, to establish a risk-based program to ensure the security of persons at ports as well as the prevention of unlawful acts of interference with marine transportation, by ensuring that persons who have an ability to affect the security of the marine transportation obtain a security clearance. Over the coming year, operational guidelines and systems will be put in place to implement the MTSCP at major ports as per Phase I of the above regulations. A new Administrative and Monetary Penalties regime will also come into force in December 2007 to expand the tools required to provide an effective oversight and enforcement regime.

In 2007, TC proposes to initiate the regulatory process to develop amendments to the *Marine Transportation Security Regulations* (MTSR) for both Ships' Security Officers certification, and domestic ferry services. Development will begin on the following important initiatives, as identified by the International Maritime Organization (IMO) as coming to the fore of international marine security. Internationally, Transport Canada will enhance transportation security and implement new security policies and programs to establish a common approach to security. Efforts include initiatives to: improve aviation security (including air cargo); establish comparable standards for screening (e.g. of passengers and their luggage) and background checks; improve container security; and consider security requirements of non-SOLAS vessels. In addition, over the next three years, in collaboration with other government departments as well as international partners, Transport Canada will create a compatible maritime regulatory environment with a consistent approach to vessels and cargo destined to and within North American waters.

2.1.2.2 Smart Regulation

In the coming year, Transport Canada, as a major regulatory department, will continue to support the government's Smart Regulation Initiative. In practical terms, this means regulations that are more focused on safety and security results with targeted interventions, and with the flexibility to be innovative in meeting outcomes.

A key initiative in Transport Canada will be to sign an agreement with the automotive industry concerning the manufacturing and use of in-vehicle telematics devices such as navigation,

Internet access and cell phones. This agreement will include a safety standard and the general principles and process elements that will guide product design and evaluation. Producing safer telematics devices will help reduce incidents of driver distraction and collisions. The agreement will give industry more flexibility and opportunities for innovation in product design and will not require the department to issue new or adapt old regulations to respond to new technological advances. Consultations on the terms of the agreement are progressing well and should be completed in 2007.

In 2007, The State Operators Program, a new performance-based regulatory framework, will be introduced. This program will apply to any State Operator providing air services on behalf of Her Majesty in Right of Canada or of a province or territory, and is designed to address the unique and diverse operational realities of state operators. The day-to-day management of the State Operators Program will be jointly undertaken by the newly created Canadian State Air Operators Association (CSAOA) and Transport Canada; and will be dependent upon a robust Safety Management Systems structure. The CSAOA and Transport Canada Civil Aviation have jointly developed the draft regulations, which are currently undergoing technical review.

In 2007, Transport Canada will adapt and coordinate communications to enhance the transparency of the Civil Aviation program by educating travelers and industry on shared safety responsibilities. This will be achieved by conducting a national awareness campaign for cabin safety issues such as unruly passengers, flight attendant ratio and child restraint systems.

As Transport Canada moves into fully implementing the *Government Directive on Regulating*, the Civil Aviation Regulations Advisory Council process will be of key importance as a means to keep stakeholders informed of issues that could affect them. Inter and intra-departmental and inter-branch sharing of information is essential to keep stakeholders abreast of various issues. As a result of the new *Government Directive on Regulating*, the Civil Aviation directorate will explore how its current regulatory process can partner more effectively on issues such as aviation occupational health and safety and the transportation of dangerous goods.

Transport Canada will continue to develop responsive marine security regulations, which will keep Canada in step with a continuously evolving marine security regulatory environment. This approval has fostered rapid implementation of new security measures while maintaining marine security regimes by industry.

Transport Canada is working with the Canadian Standards Association (CSA) to develop a new CSA Standard for the design, manufacture and use in Canada of Portable Tanks based on the latest United Nations (UN) Recommendations on the Transport of Dangerous Goods. CSA expects to publish the standard late in 2007 for subsequent adoption in the TDG Regulations.

This standard will harmonize Canadian requirements for the Transport of Dangerous Goods in portable tanks with international requirements. Such requirements include rules for the design and manufacture of UN portable tanks in Canada and their approval by Canada, as well as the selection and use, inspection, test and repair, in Canada, of UN portable tanks regardless of where they were approved and manufactured. This will help promote safe and efficient domestic and international movement of dangerous goods in portable tanks.

Canadian proposals concerning performance requirements of intermediate bulk containers (IBCs) have been adopted in the UN Recommendations on the Transport of Dangerous Goods. Development of the appropriate Canadian Standards is underway to implement the requirements of the UN Recommendations related to UN IBCs, standardized packaging, and cylinders. This will help promote safe and efficient domestic and international movement of dangerous goods in these various means of containment, regardless of where they are designed, approved or manufactured.

Other key aspects of Transport Canada's regulatory strategy are the creation of rules that align with the rules of other regulatory agencies, both within Canada and internationally, and having meaningful consultations with both industry and the public. Rigorous and thorough consultation processes have helped to ensure that upcoming reforms associated with key acts will result in rules that reflect the needs and concerns of both industry and the public:

- The *Aeronautics Act, 1985*, will be amended to address fatigue management, liability insurance, aviation companies management systems, analysis and reporting of safety data, protection for voluntary non-punitive reporting and new compliance, and enforcement tools;
- The review of the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992*, continues. Amendments are expected to be proposed in 2007;
- The review of the *Railway Safety Act, 1985*, will be undertaken in 2007 and will provide an opportunity for the federal government to identify and address all of the major deficiencies with this act including limited enforcement powers, lack of baseline safety requirements, problems with delegated powers, inconsistent rule application, unclear engineering requirements and jurisdictional limitations;
- The *Canada Shipping Act, 2001*, will encompass up-to-date requirements of the International Maritime Organization and International Labour Organization Maritime Labour Conventions and bring clarity and consistency, more rapid adaptability and general applicability of maritime instruments; and,
- The *Motor Vehicle Safety Act, 1993*, will include modernized provisions regarding regulatory efficiency and harmonization, certification and enforcement, and importation.

2.1.2.3 Safety and Security Management Systems

Safety management systems (SMS) and security management systems (SeMS) are formalized frameworks for integrating safety and security into the daily operations of a transportation entity. They involve establishing clear responsibilities and authorities, setting clear goals and performance targets, managing risks and threats and regularly conducting internal inspections and evaluations. In the larger sense, this leads to a more thorough identification and resolution of potential systematic safety or security problems. Transport Canada believes that safety and security management systems will further improve the safety and security of the transportation system.

Working closely with industry, labour and other stakeholders, the department will develop plans to implement SMS/SeMS where appropriate. The implementation of safety management systems in aviation, rail and marine organizations is the cornerstone for improving the safety, security and economic performance of industry. In 2007-08, the department will continue to actively implement this approach.

In September 2006, a Safety and Security Management Systems Working Group was created with the mandate to foster a common understanding of SMS and SeMS and develop a consistent approach within all program activities of the Safety and Security Group in Transport Canada. The working group will continue working on the development of a strategic plan: *Moving Forward: Changing the safety and security culture*, in conjunction with Civil Aviation, Rail Safety, Marine Safety, Marine Security, Road Safety, Transportation of Dangerous Goods, Security and Emergency Preparedness, Rail and Urban Transit Security, Aircraft Services and Strategies and Integration directorates. This strategic plan will outline Transport Canada's vision and strategic direction with respect to the regulatory oversight program for safety and security over the next five years. The benefits of this working group are enhanced communication and strengthened linkages between modes on the application of SMS/SeMS and improved decision-making and collaboration on related projects and applications.

As safety management systems offer the most promising means of preventing civil aviation accidents, Transport Canada will continue to enhance the Canadian Aviation Regulations (CARs); particularly relating to airports, water aerodromes, and approved maintenance organizations. Transport Canada will also put in place the infrastructure necessary to fully implement SMS, such as the application of Fatigue Risk Management Systems on a trial basis in selected organizations. Transport Canada Civil Aviation will continue steps undertaken in 2006 to restructure itself and its services to adapt to both a changing workforce and a changing regulatory environment. Externally, implementing SMS in aviation organizations will require specialists in all disciplines of the civil aviation directorate to interact with safety partners in the aviation community through multi-disciplinary work teams. As a result, a phased-in approach to organizational changes is underway. The focus of the National Organization Transition Implementation Project for 2007 will be the detailed organizational structure design.

The railway safety management system regulations, which came into effect on March 31, 2001, require railway companies subject to the *Railway Safety Act* to implement and maintain safety management systems. A stakeholder forum on the experiences to date on implementing SMS in the rail industry will be held, and a review of the department's rail SMS regulations and guidance material will be conducted in 2007-08.

Canada was one of the member countries of the International Maritime Organization that was instrumental in implementing requirements for safety management systems on all ships trading internationally. The systems were mandated for Canadian international shipping through the Safety Management Regulations, which introduced the International Safety Management (ISM) Code in 1998 and expanded the scope of its application in 2002. Transport Canada has had some success in promoting voluntary adoption of the ISM Code by domestic shipping companies. The department has also developed guidance material for small passenger vessels operating internationally for which a full-blown ISM would not be feasible.

Transport Canada is examining ways to increase the implementation of such systems and is assessing various shipping sectors for opportunities for increased participation. Transport Canada will continue to work with the marine industry over the coming years to identify opportunities to utilize an SMS philosophy in the continued enhancement of the marine safety and security regime in Canada.

The implementation of security management systems is a coordinated effort amongst the aviation, marine and rail security groups. In 2007, the department will continue conducting research, as well as consultations with stakeholders to assess the state of industry's security readiness to implement SeMS. In addition, in 2007, the department will concentrate its activities on policy development and program design in order to have program implementation well underway in 2009.

2.1.3 Strategic Outcome: An environmentally responsible transportation system that contributes to Canada's sustainable development objectives

Although transportation provides many economic and social benefits, the movement of people and goods can have significant environmental consequences, which in turn have social and economic repercussions. Effective sustainable transportation decision-making necessitates that the environment be considered alongside economic and social factors. Environmental impacts from transportation include air, water and noise pollution, greenhouse gas emissions, and the loss of agricultural land and wildlife habitat. These stresses are caused by various transportation activities such as: construction of infrastructure; airport and port operation; road system operation and maintenance; production, operation, maintenance and disposal of vehicles; and consumption of energy.

Transport Canada will continue to promote a sustainable transportation system through developing and implementing programs and policies in support of sustainable development to protect the natural environment. As sustainable transportation is a shared responsibility, the department will work with its partners and stakeholders, including the general public, the transportation industry, other federal government departments, provinces, territories and municipalities as well as international organizations.

For 2007-08, an important area of focus will be on clean air and the reduction greenhouse gas emissions. The Clean Air Regulatory Agenda will enable the federal government to implement measures to reduce the emissions of both air pollutants and greenhouse gases from the transportation sector. To this end, the Government will take immediate action to address air emissions from transportation sources. More specifically, Transport Canada will develop new regulations that will limit emissions from new motor vehicles and railways and ensure that international emissions standards for marine transportation and aviation are applied domestically. In addition, the Government has introduced new programs as part of its ecoTransport Strategy, announced by the Government in February 2007.

Transport Canada tabled its fourth successive three-year Sustainable Development Strategy on December 13, 2006. For this strategy, Transport Canada chose to focus on three themes at the

heart of sustainable transportation: urban transportation; commercial freight transportation and marine transportation. These themes allowed the department to focus its efforts and to make a smaller number of meaningful and results-oriented commitments. The 2007-2009 SDS action plan is structured around seven strategic challenges, which were retained from the 2004-2006 strategy. Over the 2007-08 fiscal year, the department will implement the commitments and targets that it set out for the 2007-09 strategy (see SDS Table 11 for details on 2007-08 commitments). A new element of the 2007-2009 SDS is a commitment to establish an internal SDS Fund of up to \$1 million per year for the three years of the SDS. The Fund will support innovative projects that make significant contributions to sustainable transportation and approved projects will be considered SDS commitments. Projects for the 2007-08 fiscal year will be selected in early 2007.

Transport Canada, in its *Sustainable Development Strategy 2004-2006*, has included a key challenge involving the improvement of environmental management on Transport Canada lands and in their operations. The department has met this continuing challenge through its Environmental Management System (EMS). The EMS helps the department better understand the nature of the environmental impacts of transportation. It has led to the development of programs in the areas of environmental assessment, site remediation, environmental protection and real property management. In 2007-08, EMS will continue to aid the department in facilitating an understanding and management of the environmental impacts of transportation.

In 2007-08 Transport Canada will implement new programs under the ecoTransport Strategy to reduce greenhouse gas and air pollutant emissions. These programs will foster the implementation of clean technologies for personal vehicles and freight carriers across all modes and expand the range of sustainable transportation options for individual Canadians. The programs will work with businesses, governments, industry associations and with Canadian consumers to reduce the environment impact of the transportation sector through demonstrations, pilot projects, showcasing of alternatives and capacity building. More details on these programs are described below.

The following are high-level performance indicators that will be used to track progress towards the department's sustainable transportation goals.

Indicators of progress

- *Reduction of total greenhouse gas emissions per mode (road gasoline, road diesel, aviation fuel, rail diesel and marine fuel)*
- *Average fuel efficiency for light duty vehicles, light trucks, heavy duty trucks, locomotives and aircraft*
- *Reduction of freight greenhouse gas emissions by tonne-km for light trucks, medium trucks, heavy trucks, locomotives and vessels*
- *Light duty vehicle air pollutant emissions per kilometre*
- *Decreases in total air pollutant for for-hire-trucking, marine, rail and air*
- *Reduction of greenhouse gas emissions from Transport Canada activities*
- *Number of Transport Canada contaminated sites that have undergone remediation or risk management*

Environmental Responsibility: Challenges and Opportunities

Multiple factors from passenger and freight transportation affect the interplay with the environment, specifically in urban areas, where about 80 per cent of Canadians reside. Poor air quality is a growing dilemma as there are numerous social, economic and environmental impacts that accompany it. Greenhouse gas emissions reduction also remains a challenge for Canada and the transportation sector in particular. In 2004, about 25 per cent of greenhouse gas emissions in Canada came from the transportation sector; about two-thirds of which are generated in urban areas. In 2002, transportation accounted for about 53 per cent of all NO_x emissions, 59 per cent of carbon monoxide, 24 per cent of VOCs, 3 per cent of sulphur oxides, and 5 per cent of particulate matter (PM_{2.5}) – the major constituents of urban smog.

Given the concentration in urban areas, a transportation system that is efficient, safe, secure and environmentally responsible remains an integral component of sustainable communities. Although the rapid rate of urban growth has provided considerable economic and development opportunities with respect to an increase in employment, neighbourhoods and physical structures, the effects remain quite significant.

Freight transportation makes a significant contribution to the Canadian economy both in terms of its actual share of economic activity and through the enabling role that it plays in moving products to market. Growth in trade and changes in patterns of freight activity, such as just-in-time delivery models, are leading to significant increases in activity in all modes. Overall, freight movement is expected to increase by 60 per cent between 1990 and 2020 with the greatest growth in the air and trucking sectors.

There is a continuing need to address systemic challenges and opportunities to make certain that there is greater integration where possible. Efforts to influence both transportation supply and demand will be critical in terms of forging a more sustainable transportation system. Future efforts will continue to focus on ensuring the efficiency of the urban transportation system, relieving congestion and improving air quality.

Influencing the transportation choices Canadians make through initiatives that support greater awareness and knowledge transfer is a key way in which the government can make significant reductions in transportation emissions, demands on infrastructure, and improvements to the health of Canadians through alternative and active modal choices. Other important elements include advancing new technologies in support of sustainable transportation and investigating opportunities related to research and development for sustainable transportation. The federal government will continue to promote vehicle fuel economy and will work with the auto industry in the realization of emissions reduction targets set forth in the voluntary government/industry Memorandum of Understanding to reduce greenhouse gas emissions.

Transport Canada will also continue to lead a centralized effort to organize and improve the collection, dissemination and analysis of sustainable transportation information in all modes. This includes the development of new data and analytical tools to improve decision-making. The current proposal will build upon Transport Canada's capacity to deliver policy analysis and develop advice on environment and sustainable development issues related to transportation.

Specific objectives of this proposal will include developing analytical frameworks and/or conduct studies useful to develop these frameworks on critical environmental issues to improve decision-making. The development of analytical tools will improve assessment of climate change and clean air mitigation options, cost and impact, including co-benefits such as congestion reduction benefits, when suitable.

The fundamental challenge is to adopt a systemic approach to achieve a sound integration of environmental issues into transportation policy. To this end, Transport Canada will take an integrated and comprehensive approach in developing and managing policies and programs to address government-wide sustainable development and environmental issues as they relate to the transportation sector. The department will work with its partners and stakeholders to overcome the challenges outlined above.

Environmental Responsibility: Program Priorities

To promote an environmentally responsible transportation system that contributes to Canada's sustainable development objectives, Transport Canada will focus its efforts on key activities and initiatives that support the three program priorities of Climate Change and Clean Air, Environmental Assessment and Environmental Protection and Remediation.

2.1.3.1 Climate Change and Clean Air

The Government of Canada is committed to the development and implementation of an Environmental Agenda for reducing greenhouse gases and ensuring clean air, water, land and energy for Canadians. The Environmental Agenda will be effective, realistic and will focus on achieving sustained reductions in emissions in Canada while ensuring a strong economy. The Government will develop solutions that have clear environmental and associated health benefits to Canada and improve our ability to market new technologies around the world.

The first part of this environmental agenda will be regulatory, policy and program measures to address air pollution and greenhouse gas emissions. The government's intent with respect to regulatory actions was announced in October 2006 with the tabling of *Canada's Clean Air Act*.

Transport Canada plays a lead role on climate change and clean air policy as it relates to transportation. It works with other government departments and stakeholders to develop and analyze new policies and measures for reducing emissions from the transportation sector.

The department has examined new opportunities for reducing air pollutants and greenhouse gas emissions, in support of the government's Environmental Agenda. In 2007-08, the department will introduce new initiatives and expand existing programs as part of the ecoTransport Strategy. The Advanced Technology Vehicle Program will end March 31, 2007. As part of the ecoTransport strategy, the Minister announced on February 14, 2007 the new ecoTechnology for Vehicles Program that will build on the lessons learned from the ATVP. The ecoTechnology for Vehicles Program will expand its work to evaluate and test a range of emerging environmentally friendly technologies for use in light-duty vehicles. Showcasing the cleanest and most efficient personal vehicles from around the world will raise awareness and help provide Canadians with

the facts they need on vehicle purchases in the future. The program will work closely with the auto industry and will look to addressing the reducing the barriers for introduction of a broader range of technologies for possible introduction into the Canadian market. The Freight Technology Demonstration Fund and the Freight Technology Incentives programs will end March 31, 2007. On February 15, 2007, the Minister announced six new ecoFreight initiatives to reduce the environmental and health effects of freight transportation through accelerated adoption of emissions-reducing technology. The Marine Shore Power initiative will help reduce emissions from ships in port. The ecoMobility, announced on February 13, 2007, will help to increase the availability of convenient sustainable transportation options for Canadians interested in reducing personal car use.

On April 5, 2005, the Government of Canada and the Canadian automobile industry signed an agreement to act on climate change. Under the agreement, carmakers will voluntarily work to reduce annual greenhouse gas emissions from light-duty vehicles by 5.3 Megatonnes (Mt) in 2010. The agreement reached gives consumers fuel-saving choices, focuses on immediate action to achieve greenhouse gas reductions and provides a cost-effective solution for government, industry and consumers.

A joint government-industry monitoring committee has been established to track the Canadian automotive industry's performance under this Memorandum of Understanding (MOU). Transport Canada, Environment Canada and Natural Resources Canada are represented on this committee. Emissions reductions will be monitored year by year, with interim goals in the years leading up to 2010. The annual reports from the committee will be available to the public as well as the MOU.

The Government of Canada intends to regulate the fuel consumption of road motor vehicles after the expiry of the Memorandum of Understanding between the auto industry and the Government of Canada. The Minister of Transport, Infrastructure and Communities, with the Minister of Natural Resources, will develop regulations that will build on the voluntary commitment the auto industry made collectively in 2005. These new regulations will be developed and implemented under the *Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act*, as amended by the proposed *Canada's Clean Air Act*, to take effect for the 2011 model year.

Transport Canada and Environment Canada will support a Memorandum of Understanding that has been negotiated with the Railway Association of Canada that ensures that the rail industry reduces its emissions of air pollutants consistent with the United States Environmental Protection Agency air pollutant standards; and continues to improve its greenhouse gas emissions performance between 2006 and 2010. Transport Canada will develop and implement new regulations under the *Railway Safety Act* to take effect in 2011.

The Arctic is extremely vulnerable to climate change and its impacts. Historically, the harsh environment has made resources difficult to access. However, in the past half-century changing climate conditions, coupled with technological advances and increased demand for resources, have increased accessibility and the rate of development in the North. Needless to say, climate change has become a major force shaping the future of the North. While an increase in accessibility and marine activity will require greater support and pose increased environmental

risks, it will also lead to social and economic development through increased investment, infrastructure and improved access to goods, services, and supplies. Under the PAME (Protection of the Arctic Marine Environment) working group, Canada (Transport Canada), Finland and the United States will lead a three-year study called the "Arctic Marine Shipping Assessment" to study current and future marine activities in the Arctic and the related social, economic and environmental impacts increased marine activities may have on Arctic residents. The final report is to be presented to the 6th Arctic Council Ministerial in Autumn 2008.

Transport Canada has partnered with municipal and regional governments to demonstrate innovative and integrated approaches to reducing greenhouse gas emissions from the urban passenger sector through the Urban Transportation Showcase Program. These showcase demonstrations are encouraging modal shifts away from single occupancy vehicles by offering residents a wider variety of sustainable transportation options. The lessons from these demonstrations and from other successful Canadian case studies are being disseminated to encourage broader uptake of successful approaches. In 2007-08, the program will continue to support existing demonstration projects and share the lessons-learned and results through the programs Information Network.

Since 1999, Transport Canada's Moving on Sustainable Transportation (MOST) program has funded innovative, smaller-scale projects to expand the range of sustainable transportation options for Canadians. The program aims to improve air quality and health, and realize other benefits by supporting the work of non-profit organizations across Canada. In 2007-08 the department will work to renew the program.

In January 2007, a joint MOU was signed by Transport Canada, Environment Canada and Railway Association of Canada (RAC) to reduce Locomotive Emissions and Greenhouse Gases. This MOU is to remain in effect until 2010 and regulations are to be introduced in 2011 under the provisions of the *Railway Safety Act*. Transport Canada, in conjunction with Environment Canada and RAC, plans to organize a government/industry workshop on locomotive emissions during the currency of the MOU.

2.1.3.2 Environmental Assessment

During 2006-07, the conduct of environmental assessments pursuant to the *Canadian Environmental Assessment Act* for projects requiring a *Navigable Waters Protection Act* approval continued to represent a significant workload for both headquarters and regional personnel. Environmental assessments are underway or completed for many projects; including bridges, dams, liquefied natural gas facilities, mines, aquaculture and pipelines.

In light of this workload, a Strategic Review of environmental assessment resource requirements was undertaken in 2006 that included identification of measures for increasing efficiency. In 2007-08, the department will continue to review procedures, implement measures to improve efficiency and develop guidance documents to deliver the environmental assessment program in the most efficient manner without compromising the high quality of the environmental assessments completed.

During 2007-08, the Director General level Environmental Assessment Project Committee will implement an interim approach to scoping (which may be in place until the *Canadian Environmental Assessment Act* can be amended) and an interim approach for engaging with aboriginal peoples in the environmental assessment of project (which will be in place until a time when a federal government policy is implemented).

In addition, Strategic Environmental Assessment (SEA) allows decision makers to contribute to the department's sustainable development objectives by integrating environmental considerations in the development and analysis of policy, plans and program initiatives. Environmental Affairs intends to work closely with the Offices of Primary Interest in order to improve the SEA process and compliance, through tools such as SEA training sessions and a computer tracking system that also includes an earlier integration of SEA in the decision-making process.

2.1.3.3 Environmental Protection and Remediation

In 2007-08, Transport Canada will renew its commitment to the Partnership for Air Transportation Noise and Emissions Reduction (PARTNER) Center of Excellence, which is led by the U.S. Federal Aviation Administration (FAA) and the National Aeronautics and Space Administration (NASA). PARTNER is a long-term partnership of academia, industry and government established to create a world-class consortium, closely aligned with national and international needs to foster breakthrough technological, operational, policy and workforce advances for the betterment of mobility, the economy and the environment. The group conducts basic research and engineering development to reduce uncertainties associated with aviation's environmental impact and prototype solutions to mitigate these impacts. The knowledge and capability gained from this research will provide critical information to government, industry and community decision-makers to tackle environmental impacts; which may represent the single greatest challenge to the continued growth and prosperity of civil aerospace.

In 2007-08, Transport Canada will also continue to undertake work detailed in its departmental Contaminated Sites Management Plan. The plan is a Treasury Board requirement that outlines the department's five-year strategy for managing its contaminated sites and identifying suspected contaminated sites. In addition to funding from within the department, the Federal Contaminated Sites Accelerated Action Plan Fund will be utilized to initiate or accelerate assessment work and remediate high-risk sites.

Transport Canada keeps a watchful eye over ships transiting Canadian waters through its National Aerial Surveillance Program (NASP). The NASP is the primary tool for detecting ship-source pollution in waters under Canadian jurisdiction. Evidence gathered by NASP crews is used by Transport Canada and Environment Canada to enforce the provisions of all Canadian legislation (including the *Canada Shipping Act* and the *Migratory Birds Convention Act*) applicable to illegal discharges from ships. Aerial surveillance is widely adopted internationally, and is considered to be the most effective method for the detection of oil spills.

Transport Canada has undertaken a number of initiatives to further enhance its NASP. Transport Canada has secured additional funding to improve the frequency of pollution patrols, which has resulted in the expansion of pollution surveillance to areas not normally patrolled such as the

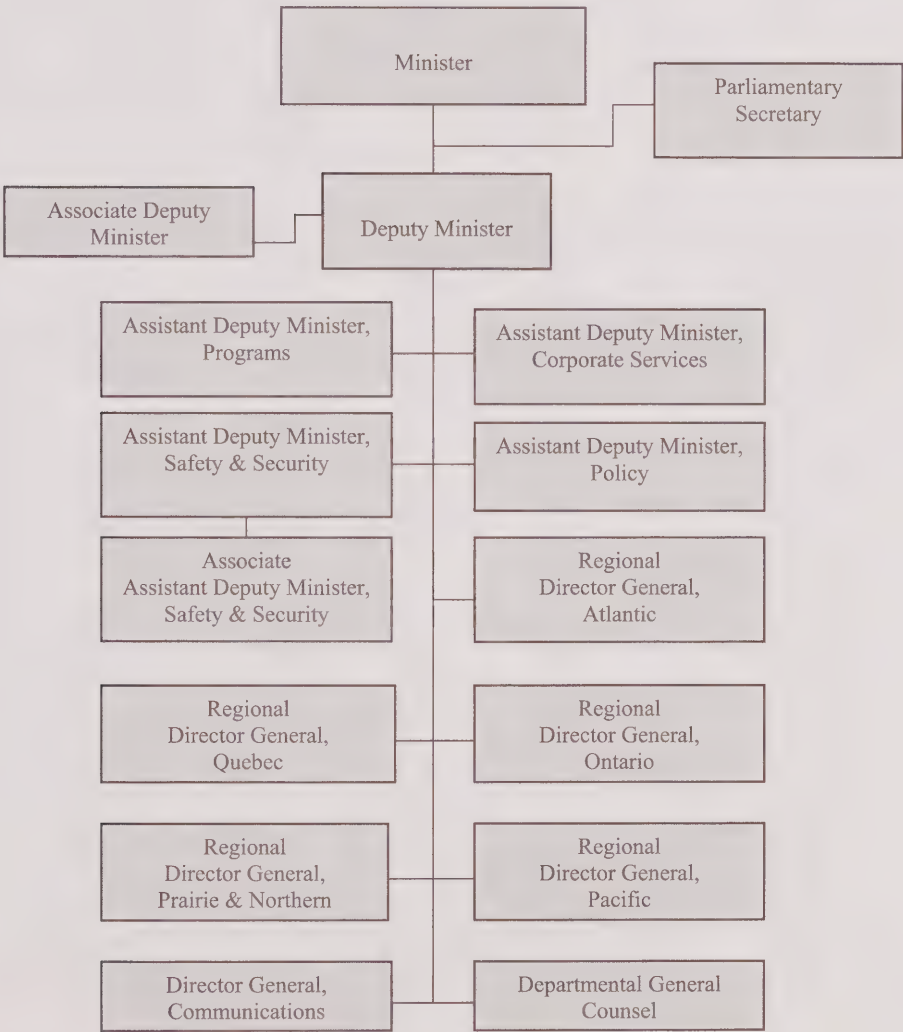
Arctic. Other initiatives include multitasking with other government departments to ensure each surveillance hour is as productive as possible and upgrading its mission specific surveillance equipment. In 2004-05, Transport Canada contracted the first of two integrated suites of marine pollution surveillance equipment to aid in protecting Canada's ocean resources. The pollution surveillance aircraft flew its inaugural mission on November 29, 2006, with its newly equipped surveillance equipment. Transport Canada will strive to continuously improve the effectiveness of the NASP. In the fall of 2007-08, the second system is scheduled to be operational with trained crews. Transport Canada's goal is for Canada to be recognized as one of the most capable nations in aerial marine reconnaissance.

SECTION III – SUPPLEMENTARY INFORMATION

3.1 Organizational Information

At Transport Canada headquarters, five Assistant Deputy Ministers — Policy, Programs, Corporate Services, Safety and Security, and one Associate Assistant Deputy Minister, Safety and Security — report to the Deputy Minister; in addition to Corporate Management comprising the Communications Group, Departmental General Counsel and an Associate Deputy Minister. Five Regional Directors General — Atlantic, Quebec, Ontario, Prairie and Northern, and Pacific — also report directly to the Deputy Minister. Each of these organizational heads is accountable for the management of his/her organization and for the delivery of results associated to the program activities as set out in the Program Activity Architecture.

DEPARTMENTAL ORGANIZATION CHART



3.2 Departmental links to the Government of Canada Outcome areas

Program Activity (\$ thousands)	2007-08 Budgetary ¹							Adjustments (planned spending not in Main Estimates)	Total Planned Spending
	Operating	Capital	Grants	Contribu- tions and Other Transfer Payments	Gross	Respendable Revenue	Net = Total Main Estimates		
1 - Policies, rulemaking, monitoring and outreach in support of a safe and secure transportation system	519,399	28,830	430	126,901	675,560	(42,704)	632,856	8,669	641,525
2 - Policies, programs and infrastructure in support of a market-based framework	151,377	38,970	25,909	205,369	421,625	(320,433)	101,192	267	101,459
3 - Policies and programs in support of sustainable development	106,519	5,460	-	13,112	125,091	(112)	124,979	34	125,013
Total	777,295	73,260	26,339	345,382	1,222,276	(363,249)	859,027	8,970	867,997

Due to rounding, columns may not add to total shown.

Program Activity #1 contributes to the achievement of the Government of Canada's "Safe and Secure Communities" outcome area.
 Program Activity #2 contributes to the achievement of the Government of Canada's "A Fair and Secure Market-Place" outcome area.
 Program Activity #3 contributes to the achievement of the Government of Canada's "A Strong Economic Growth" outcome area.

1. Further to TB decision # 832871 dated June 22, 2006, Crown Corporations were moved outside of Transport Canada's Program Activity Architecture to stand as separate entities within the Ministry.

3.3 Financial Tables

Table 1: Departmental Planned Spending and Full Time Equivalents

(\$ thousands)	Forecast Spending 2006-07 ¹	Planned Spending 2007-08²	Planned Spending 2008-09	Planned Spending 2009-10
• Policies, rulemaking, monitoring and outreach in support of a safe and secure transportation system	547,857	675,560	556,392	534,929
• Canadian Air Transport Security Authority ³	446,962	-	-	-
• Policies, programs and infrastructure in support of a market-based framework	392,363	421,625	465,047	414,341
• Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. ³	30,293	-	-	-
• Marine Atlantic Inc. ³	84,980	-	-	-
• VIA Rail Canada Inc. ³	169,001	-	-	-
• Policies and programs in support of sustainable development	65,710	125,091	60,869	54,056
Budgetary Main Estimates (gross)	1,737,166	1,222,276	1,082,308	1,003,326
Less: Respendable revenue ⁴	381,443	363,249	351,824	337,660
Total Main Estimates	1,355,723	859,027	730,484	665,666
<i>Adjustments:</i>				
• Economic Policy Framework for Airports in Canada – Appeal costs for CTA	-	-	(275)	(275)
• Economic Policy Framework for Airports in Canada – Appeal costs for CAT	-	(100)	(100)	(100)
• Gander International Airport (GIAA)	-	2,300	2,500	-
• Communities – Strategic Infrastructure – Toronto Transit Commission	-	660	686	707
• Communities – Strategic Infrastructure – Quebec highways 50, 185, 35 and 20	-	382	393	535
• CSIF – Highway 175	-	529	545	566
• BIF – Highway 35, 55, 73/173	-	130	135	140
• Internal Audit – Operations	-	342	-	-
• Disposal of Lands at Mirabel Airport – Administration costs	-	4,727	3,348	2,842

Table 1: Departmental Planned Spending and Full Time Equivalents
(continued)

(\$ thousands)	Forecast Spending 2006-07 ¹	Planned Spending 2007-08 ²	Planned Spending 2008-09	Planned Spending 2009-10
Total Adjustments	-	8,970	7,232	4,415
Total Planned Spending	1,355,723	867,997	737,716	670,081
Total Planned Spending				
Less: Non-Respendable revenue ⁴	32,734	33,186	33,960	33,960
Plus: Cost of services received without charge ⁵	25,493	59,668	59,330	58,652
Total Departmental Spending	1,348,482	894,479	763,086	694,773
Full Time Equivalents	4,936	5,090	5,012	4,902

Due to rounding, columns may not add to total shown.

The planned spending difference from 2007-08 to 2006-07 is mainly due to the Crown corporations not being part of the Transport Canada Program Activity Architecture. For the planned spending over the three-year period, the factors that contributed to the decrease spending are mainly because of: the continued divestiture of ports and airports; the winding down of transfer payment programs such as the Strategic Highway Infrastructure Program, the Marine Security Contribution Program and Action plan 2000 for Climate Change; and increasing annual reductions for efficiency and procurement imposed by the Expenditure Review Committee of Cabinet.

1. Reflects best forecast of planned spending to the end of the fiscal year based on actual information at December 31, 2006.
2. The Planned Spending amounts represent the sum of the Main Estimates and the adjustments planned for each fiscal year.
3. Further to TB decision # 832871 dated June 22, 2006, Crown Corporations were moved outside of Transport Canada's Program Activity Architecture to stand as separate entities within the Ministry.
4. For more details, see Table 5 Sources of Respendable and Non-Respendable Revenue.
5. For more details, see Table 3 Services Received Without Charge

Table 2: Voted and Statutory Items listed in Main Estimates

2007-08			
Vote or Statutory Item	Truncated Vote or Statutory Wording	Main Estimates 2007-08 (\$ thousands)	Main Estimates 2006-07 (\$ thousands)
1	Operating expenditures	318,413	234,692
5	Capital expenditures	73,260	76,455
10	Grants and contributions	313,145	296,228
(S)	Minister of Transport, Infrastructure and Communities — salary and motor car allowance	75	73
(S)	Payments to Canadian National Railway Company in respect of the termination of the collection of tolls on the Victoria Bridge, Montreal and for the rehabilitation work on the roadway portion of the Bridge	3,300	3,300
(S)	Contributions to employee benefit plans	68,658	66,781
(S)	Payments in respect of St. Lawrence Seaway agreements	26,900	23,900
(S)	Northumberland Strait Crossing subsidy payment	55,276	53,928
	Appropriations not required		
-	Payments to VIA Rail Canada Inc. ¹	-	169,001
-	Payments to the Canadian Air Transport Security Authority ¹	-	381,366
-	Payments to Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. ¹	-	30,488
-	Payments to Marine Atlantic Inc. ¹	-	80,980
	Total Department	859,027	1,417,192

Due to rounding, columns may not add to total shown.

(S): Statutory

1. Further to TB decision # 832871 dated June 22, 2006, Crown Corporations were moved outside of Transport Canada's Program Activity Architecture to stand as separate entities within the Ministry.

Table 3: Services Received Without Charge

(\$ thousands)		2007-08
• Accommodation provided by Public Works and Government Services Canada (PWGSC)		25,957
• Contributions covering employers' share of employees' insurance premiums and expenditures paid by Treasury Board of Canada Secretariat (excluding revolving funds). Employer's contribution to employees' insured benefits plans and expenditures paid by TBS		25,979
• Worker's compensation coverage provided by Human Resources and Skills Development Canada		4,247
• Salary and associated expenditures of legal services provided by the Department of Justice Canada		3,485
Total 2007-08 Services received without charge		59,668

Due to rounding, columns may not add to total shown.

Table 4: Summary of Capital Spending by Program Activity

(\$ thousands)	Forecast Spending 2006-07 ¹	Planned Spending 2007-08	Planned Spending 2008-09	Planned Spending 2009-10
• Policies, rulemaking, monitoring and outreach in support of a safe and secure transportation system	37,486	28,830	12,112	18,440
• Canadian Air Transport Security Authority ²	96,091	-	-	-
• Policies, programs and infrastructure in support of a market-based framework	37,478	38,970	58,550	52,890
• Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. ²	2,836	-	-	-
• Marine Atlantic Inc. ²	8,907	-	-	-
• Via Rail Canada Inc. ²	16,000	-	-	-
• Policies and programs in support of sustainable development	3,496	5,460	4,338	3,670
Total	202,294	73,260	75,000	75,000

Due to rounding, columns may not add to total shown.

1. Reflects best forecast of planned spending to the end of the fiscal year based on actual information at December 31, 2006.
2. Further to TB decision # 832871 dated June 22, 2006, Crown Corporations were moved outside of Transport Canada's Program Activity Architecture to stand as separate entities within the Ministry.

Table 5: Sources of Respendable and Non-Respendable Revenue

Respendable Revenue

(\$ thousands)	Forecast Spending 2006-07 ¹	Planned Spending 2007-08	Planned Spending 2008-09	Planned Spending 2009-10
Policies, rulemaking, monitoring and outreach in support of a safe and secure transportation system				
• Canadian Aviation Regulation User Fees	8,018	8,375	8,328	8,332
• Aircraft Maintenance and Flying Services	31,651	23,770	23,770	23,770
• Marine Safety Regulation User Fees	7,884	7,621	7,591	7,591
• Revenues from the Registrar of Imported Vehicles Program	4,000	755	755	755
• Inspections and certifications	1,279	379	379	379
• Lease payments from the Motor Vehicle Test Center	280	280	280	280
• Rentals and concessions	1,022	808	649	598
• Sales and training	719	812	812	812
• Research and development	844	-	-	-
• Miscellaneous	815	75	75	75
	56,511	42,875	42,639	42,592
Policies, programs and infrastructure in support of a market-based framework				
• Air Services Forecasts revenues	240	160	160	160
• Public port revenues from user fees and wharf permits	7,830	8,415	8,431	8,431
• Airport revenues from user fees and service contracts	5,220	5,150	5,165	5,165
• Airports Authorities - lease and chattel payments	302,175	298,048	287,317	273,267
• Research and development	1,230	1,154	1,154	1,154
• Rentals and concessions	7,792	7,105	6,637	6,576
• Sales and training	103	110	110	110
• Miscellaneous	172	120	120	120
	324,761	320,262	309,094	294,983

Table 5: Sources of Respendable and Non-Respendable Revenue
(continued)

Respendable Revenue (continued)

(\$ thousands)	Forecast Spending 2006-07 ¹	Planned Spending 2007-08	Planned Spending 2008-09	Planned Spending 2009-10
Policies and programs in support of sustainable development				
• Rentals and concessions	100	103	82	76
• Sales and training	3	-	-	-
• Miscellaneous	68	10	10	10
	171	112	91	85
Total Respendable Revenue	381,443	363,249	351,824	337,660

Non-Respendable Revenue

(\$ thousands)	Forecast Spending 2006-07 ¹	Planned Spending 2007-08	Planned Spending 2008-09	Planned Spending 2009-10
Policies, programs and infrastructure in support of a market-based framework				
• Non-navigational assets - St. Lawrence Seaway	5,200	5,200	5,200	5,200
• Canada Port Authority stipends	12,534	12,986	13,760	13,760
• Research and development - Royalty revenue		-	-	-
• Hopper cars (lease, damage settlements and demurrage charges)	15,000	15,000	15,000	15,000
Total Non-respendable Revenue	32,734	33,186	33,960	33,960
Total Respendable and Non-Respendable Revenue	414,177	396,435	385,784	371,620

Due to rounding, columns may not add to total shown.

1. Reflects best forecast of planned spending to the end of the fiscal year based on actual information at December 31, 2006.

Table 6: Resource Requirements by Branch or Sector

2007-08 ¹				
(\$ thousands)	Policies, rulemaking, monitoring and outreach in support of a safe and secure transportation system	Policies, programs and infrastructure in support of a market-based framework	Policies and Programs in support of sustainable development	Total Planned Spending
Assistant Deputy Minister – Safety and Security	407,231	-	2,584	409,815
Assistant Deputy Minister – Policy	-	135,404	-	135,404
Assistant Deputy Minister – Programs ²	-	(98,898)	102,382	3,484
Regional Director General Atlantic	40,787	7,925	3,009	51,721
Regional Director General Quebec	46,763	31,049	3,246	81,058
Regional Director General Ontario	50,518	10,506	2,906	63,929
Regional Director General Prairie and Northern Region	51,083	8,844	5,209	65,136
Regional Director General Pacific	45,144	6,629	5,677	57,450
Total	641,525	101,459	125,013	867,997

Due to rounding, columns may not add to total shown.

Note:

1. Further to TB decision # 832871 dated June 22, 2006, Crown Corporations were moved outside of Transport Canada's Program Activity Architecture to stand as separate entities within the Ministry.
2. The sector "Assistant Deputy Minister – Programs" includes all the Vote-Netted Revenue recorded under the Program Activity "Policies, Programs and Infrastructure in support of a market-based framework". The planned Vote-Netted Revenue is higher than expenses for that sector therefore the amount is presented in brackets.

Table 7: Department's Regulatory Plan

Regulations	Expected Results
<p>Amendments to the <i>Aeronautics Act</i> are underway to address fatigue management, liability insurance, aviation companies' management systems, analysis and reporting of safety data, protection for voluntary non-punitive reporting, and new compliance and enforcement tools (medium impact).</p>	<p>Modernized legislative requirements to respond to industry needs. <i>This will be achieved by providing an up-to-date legislative framework that is responsive to the economic needs of its business sector while maintaining the safety of the travelling public.</i></p>
<p>Amendments to the Canadian Aviation Regulations to introduce a requirement for airports, flight training units, air traffic services providers and smaller commercial operations to have a safety management system in place that integrates operations and technical systems with financial and human resource management (medium impact).</p>	<p>Safe operations and compliance with the Canadian Aviation Regulations. <i>This will be achieved by the establishment of a systematic, explicit and comprehensive process for the management of safety risks, which integrates operations and technical systems (with financial and human resources management), for all activities related to an enterprise. The process – referred to as a safety management system (SMS) - aims at improving the safety of an enterprise as a whole, by identifying and correcting any problems that could contribute to a reduction of safety margins.</i></p>
<p>Amendments to the Canadian Aviation Regulations will replace current requirements for Ground Proximity Warning Systems (GPWS) with requirements for the installation of Terrain Avoidance Warning Systems (TAWS) in commercial aeroplanes and in non-commercial turbine-powered aeroplanes with seats for six or more passengers. TAWS is based on more sophisticated technology than GPWS (medium impact).</p>	<p>Improved protection of passengers and crew by reducing the risk of accidents. Canadian requirements will be brought into greater conformity with those of other jurisdictions in which TAWS is already required.</p> <p><i>This will be achieved by the installation of TAWS which will provide earlier alerts to flight crew to enable action to be taken to prevent flight into terrain or water.</i></p>

Regulations	Expected Results
Amendments to the Canadian Aviation Regulations to ensure a consistent approach to winter runway maintenance and surface condition reporting at major airports (medium impact).	<p>Safer winter aviation operations at Canadian Airports.</p> <p><i>This will be achieved by requiring the reporting of runway friction measurements at Canadian airports and by standardizing technical aspects of winter maintenance requirements with those mandated by the United States.</i></p>
Amendments to the Canadian Aviation Regulations will consolidate existing regulations and standards governing the certification process for aeronautical products (medium impact).	<p>A globally harmonized process for the certification of aeronautical products.</p> <p><i>This will be achieved with more user-friendly, less cumbersome processes which are harmonized with equivalent foreign certification processes to obtain maximum benefit for Canadian industry.</i></p>
Amendments to the Canadian Aviation Regulations will introduce certification standards specific to water aerodromes that will be equivalent to similar standards in place for land aerodromes (medium impact).	<p>New regime to certify water aerodromes which will lead to safer operations at water aerodromes.</p> <p><i>This will be achieved by a new certification regime for water aerodromes.</i></p>
Canada Motor Vehicle Safety Standard 208 — Occupant Restraint Systems in Frontal Impact: Further research and a cost-benefit study are underway to ensure that seat belts and air bags are designed to provide optimal protection to belted occupants and that any injuries due to occupant protection system are minimized (high impact).	Improved occupant protection in frontal collisions.
The Motor Vehicle Tire Safety Regulations (MVTSR) will be amended by introducing three Technical Standards Documents (TSD), which will include a new and more stringent standard covering all new tires for use on vehicles up to 4536 kg (medium impact).	Improvement in road safety will result from fewer tire failures, which could cause crashes. Canadian and U.S. tire safety performance requirements will also be harmonized.
Amend Canada Motor Vehicle Safety Standards (CMVSS) 110 and 120, governing tire and rim selections for all motor vehicles (medium impact).	Help vehicle owners and operators to determine more easily vehicle carrying capacity

Regulations	Expected Results
	and tire inflation pressure, and to identify defective tires in the event of a recall. Canadian and U.S. tire and rim selection requirements will also be harmonized.
Amend the Canada Motor Vehicle Safety Standard 216 relating to vehicle roof crush to improve the safety of vehicle occupants in the event of a vehicle rollover. This amendment will update the roof crush safety standards that currently apply to both passenger vehicles and school buses (medium impact).	Harmonization with safety standards recently proposed by the United States government through amendment to the corresponding Canadian safety standard.
Amend Canadian Motor Vehicle Safety Standard 206 “Door Locks and Door Retention Components” (medium impact).	Allows options in Canada to either harmonize Canadian safety requirements with those of the U.S., or adopt a Global Technical Regulation promulgated by the World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations.
New Canada Motor Vehicle Safety Standard 126 — Electronic Stability Control Systems: The proposed amendment to the Motor Vehicle Safety Regulations would harmonize Canada's equipment and performance requirements for Electronic Stability Control (ESC) systems with those proposed in the U.S. by introducing a new Technical Standards Document (TSD) (high impact).	Reduction of deaths and injuries that result from single vehicle crashes caused by loss of vehicle control.
Section 4(2) of Motor Vehicle Safety Regulations - Extending from 15 to 25 years the admission age of vehicles not respecting Canadian Motor Vehicle Safety Standards (medium impact).	In response to demand from provincial and territorial governments, limit importation of potentially unsafe, old technology vehicles not build or certified to Canadian safety or emission standards.
Canadian Motor Vehicle Safety Standard 500 “Low Speed Vehicles” - Adding requirement for the slow moving vehicle emblem (medium impact).	Clearly identify low speed vehicles as vulnerable partners if provinces or territories allow them to mix with other classes of vehicles. Help consumers to conform to provincial and territorial requirements of identifying slow moving vehicle.

Regulations	Expected Results
Interim Order for child restraint systems (medium impact).	By publishing an Interim Order, the department expects to allow child restraint systems that can accommodate children up to 65 lbs, rather than up to 48 lbs. This will align with the U.S. recent amendments to their regulations.
Final submission for Part II publication in <i>Canada Gazette</i> for introduction of child seat tether anchors in convertibles. Also aligning with many U.S. requirements for child seat anchors in different classes of vehicles. This publication will also address many of the proposals made by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJC) (medium impact).	This will align with many of the U.S. requirements for child seat anchors in vehicles, and will address many of the concerns raised by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations. This submission will also provide the public with a means to properly restrain their child while traveling in a convertible vehicle.
Proposal for Part I publication in <i>Canada Gazette</i> to align with U.S. requirements for child restraint systems (medium impact).	With a publication in the Part I of the <i>Canada Gazette</i> , the department will invite stakeholders to comment on the department's initiative to align with the U.S. child restraint system requirements and testing procedures. This will enable to Canadian consumers to purchase products similar to those sold in the U.S.
Amend Canada Motor Vehicle Safety Standard 114—Locking and Immobilization Systems (medium impact).	Harmonization with the new requirements in the U.S. regulation that has been recently revised.
Transport Canada's pollution prevention program will undergo a major update through the Regulations for the Prevention of Pollution from Ships and for Dangerous Chemicals (new) under the existing <i>Canada Shipping Act</i> (CSA). These new Regulations will put Canada in a position to accede to the optional Annexes IV, V and VI of the International Convention for the Prevention of Pollution from Shipping (MARPOL) and the Anti-fouling Systems Convention (medium impact).	Reduction in incidents related to the pollution of the environment from ship sources. This will be accomplished through the introduction and implementation of the new Regulations.
Boating Restriction Regulations (revised) to provide for the establishment of restrictions to boating activities and	Enhanced marine safety.

Regulations	Expected Results
navigation in Canadian waters (CSA and CSA 2001) (medium impact).	<i>This will be accomplished through the introduction and implementation of the new Regulations.</i>
Competency of Operators of Pleasure Craft Regulations (revised), impose competency requirements on operators of pleasure craft with amendments underway, under the current act, to improve the administration of the testing process to be followed by a reformed regulation, under the new act, to deal with the issue of course provider accreditation (CSA and CSA 2001) (medium impact).	Enhanced marine safety for pleasure craft operators and boating community. <i>This will be accomplished through the introduction and implementation of the new Regulations.</i>
Administrative Monetary Penalties Regulations (new), to provide a graduated enforcement scheme and effective deterrents for violations on vessels operating in Canadian waters (CSA 2001) (medium impact).	Enhanced marine safety and compliance. <i>This will be accomplished through the introduction and implementation of the new Regulations.</i>
Cargo, Fumigation and Tackle Regulations (new), to rationalize existing rules for loading and stowing cargo (CSA) (medium impact).	Enhanced marine safety. <i>This will be accomplished through the introduction and implementation of the new Regulations.</i>
Collision Regulations (revised), to promote uniform measures and safe conduct of vessels (CSA 2001) (medium impact).	Improved consistency of regulations and enhanced safety related to the conduct of vessels. <i>This will be accomplished through the introduction and implementation of the new Regulations.</i>
Marine Personnel Regulations (new): To streamline the existing crewing and certification requirements into one regulation and add a labour component (CSA 2001) (medium impact).	More streamlined and harmonized regulations and enhanced safety for passengers and crew. <i>This will be accomplished through the introduction and implementation of the new Regulations.</i>
Pursuant to the <i>Pilotage Act</i> , the four pilotage authorities have to provide safe and efficient pilotage services. The proposed amendments to their Pilotage Regulations result	Safe and efficient pilotage service to commercial vessels in Canadian compulsory pilotage

Regulations	Expected Results
from distinct pilotage risk studies carried out by these authorities since 2001, on a series of recommendations contained in the 1999 report of the Ministerial review of pilotage issues. The various regulatory initiatives aim at improving pilotage practices and procedures in the four pilotage regions to the benefit of service users (medium impact).	waters. <i>This will be accomplished through the introduction and implementation of the new Regulations.</i>
Proposed amendments to the Marine Transportation Security Regulations to enhance domestic ferry security will be developed as a result of further risk analysis and industry consultations in 2007 (medium impact).	Enhanced domestic ferry security. <i>This will be accomplished through the introduction and implementation of the new Regulations.</i>
Amendments to the Marine Transportation Security Regulations to establish certification requirements for Ships' Security Officers, as required by the International Maritime Organization (high impact).	Consistency in Ships' Security Officer certification. <i>This will be accomplished through the introduction and implementation of the new Regulations.</i>
As adopted by the International Maritime Organization, Safety of Life at Sea (SOLAS) ships will be required to transmit information including ship's identity, location, and date and time of position in support of international security requirements. The purpose of the Long Range Identification Tracking will be to increase security of international shipping by tracking vessels via satellite (high impact) .	Increased security of international shipping and domain awareness. <i>This will be accomplished through the introduction and implementation of the new Regulations.</i>
Bring into force of regulations and/or security measures to support the screening of all checked baggage, as per the Minister's commitment to achieve 100% screening of checked baggage at all designated airports which began January 1, 2006 (high impact).	Enhanced aviation security; alignment with international standards. <i>This will be accomplished through the implementation of the new Regulations.</i>
The Transportation of Dangerous Goods Regulations will be amended to harmonize with international agreements, improve reciprocity between Canada and the U.S., to adopt changes to means of containment standards to reflect new engineering developments and construction designs, and to address emerging issues (medium impact).	Improved level of safety in the transportation of dangerous goods.
New regulations will be developed and implemented under the <i>Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act</i> , as amended by the proposed <i>Canada's Clean Air Act</i> , to take	Transport Canada will distribute a discussion paper on regulatory options in advance of national

Regulations	Expected Results
<p>effect for the 2011 model year. The Minister of Transport, Infrastructure and Communities and the Minister of Natural Resources, will develop regulations building on the voluntary commitment made by the auto industry in 2005 that calls for a reduction of 5.3MT of GHGs by 2010, through ongoing improvements in fuel consumption performance.</p> <p>High impact, particularly with respect to industry and consumers. Impacts on fuel consumption and emission reductions will be dependent on the standards, once set following national stakeholder consultations and in-depth analytical work to be done within 2007-2008.</p>	<p>stakeholder consultations. Incorporating the comments received during stakeholder consultations and resulting from studies and other analytical work, Transport Canada will draft regulations for publication in Canada Gazette.</p>

Strategic Environmental Assessment

Consistent with the Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals and the Transport Canada Strategic Environmental Assessment Policy Statement; every proposed policy, plan and program that requires approval by the Minister or Cabinet, including regulatory initiatives, must go through the Strategic Environmental Assessment process.

More information can be found at the following website address:
<http://www.tc.gc.ca/programs/environment/EnvironmentalAssessment/seapolicy/SEAprcess.htm>

Table 8: Details on Transfer Payment Programs

Over the next three years, Transport Canada will manage the following transfer payment programs in excess of \$5 million:

2007-08

1. Grant to Province of British Columbia in respect of the provision of ferry and coastal freight and passenger services
2. Payments in support of crossing improvements approved under the *Railway Safety Act*
3. Marine Security Contribution Program
4. Contribution for ferry and coastal passenger and freight services
5. Strategic Highway Infrastructure Program:
 - Highway component
 - Border Crossing Transportation Initiative
 - Transportation Planning and Modal Integration initiative
 - Intelligent Transportation System Component
6. Asia-Pacific Gateway and Corridor Transportation Infrastructure Fund
7. Outaouais Road Development Agreement
8. Airports Capital Assistance Program
9. Contribution program for operating, capital and start-up funding requirement for Regional and Remote Passenger Rail Services
10. Passenger Rail and Urban Transit Security Contribution Program
11. Northumberland Strait Crossing subsidy payment under the *Northumberland Strait Crossing Act* (Statutory)
12. Action Plan 2000 for Climate Change – Urban Transportation Showcase Program

2008-09

1. Grant to Province of British Columbia in respect of the provision of ferry and coastal freight and passenger services.
2. Payments in support of crossing improvements approved under the *Railway Safety Act*

Table 8: Details on Transfer Payments Programs (*continued*)

3. Marine Security Contribution Program
4. Contribution for ferry and coastal passenger and freight services
5. Asia-Pacific Gateway and Corridor Transportation Infrastructure Fund
6. Contribution program for operating, capital and start-up funding requirement for Regional and Remote Passenger Rail Services
7. Outaouais Road Development Agreement
8. Airports Capital Assistance Program
9. Northumberland Strait Crossing subsidy payment under the *Northumberland Strait Crossing Act* (Statutory)
10. Action Plan 2000 for Climate Change – Urban Transportation Showcase Program

2009-10

1. Grant to Province of British Columbia in respect of the provision of ferry and coastal freight and passenger services.
2. Payments in support of crossing improvements approved under the *Railway Safety Act*
3. Contribution for ferry and coastal passenger and freight services
4. Contribution program for operating, capital and start-up funding requirement for Regional and Remote Passenger Rail Services
5. Asia-Pacific Gateway and Corridor Transportation Infrastructure Fund
6. Airports Capital Assistance Program
7. Northumberland Strait Crossing subsidy payment under the *Northumberland Strait Crossing Act* (Statutory)

For further information on the above-mentioned transfer payment programs see <http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estime.asp>

Table 9: Alternative Service Delivery

Over the next three years, Transport Canada will be renewing the existing initiative for the following program:

1. Motor Vehicle Test Centre (renewing)

For further information on services and their use of alternative service delivery see <http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estime.asp>

Table 10: Horizontal Initiatives

Over the next three years, Transport Canada will be involved in the following horizontal initiatives with other government departments or agencies as either the lead or as a partner:

1. Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative (lead)
2. Marine Security Horizontal Initiative (lead)
3. Canada Strategic Infrastructure Fund (partner)
4. Border Infrastructure Fund (partner)
5. Mackenzie Gas Project and induced oil and gas exploration and development activities in the Northwest Territories (partner)
6. North America Security and Prosperity Partnership (SPP) (partner)

For further information on the above-mentioned horizontal initiatives, please see http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/eppi-ibdrp/hrdb-rhbd/dep-min/dep-min_e.asp

Table 11: Sustainable Development Strategy

Transport Canada’s *Sustainable Development Strategy 2007-2009* responds to key issues and focuses on areas where the department can make a real difference towards achieving sustainable transportation. The department has chosen to focus its efforts on three themes at the heart of sustainable transportation : urban transportation; commercial freight transportation; and marine transportation. Issues and a response plan have been developed for each theme.

The strategy includes an action plan, which is structured around seven strategic challenges:

- 1) Encourage Canadians to make more sustainable transportation choices;
- 2) Enhance innovation and skills development;
- 3) Increase system efficiency and optimize modal choices;
- 4) Enhance efficiency of vehicles, fuels and fuelling infrastructure;
- 5) Improve performance of carriers and operators;
- 6) Improve decision-making by governments and the transportation sector; and
- 7) Improve management of Transport Canada operations and lands.

For each strategic challenge, Transport Canada has outlined the sustainable development commitments, targets and performance measures the department will use to measure the success.

For further information on Transport Canada’s updated sustainable development strategy, visit <http://www.tc.gc.ca/programs/Environment/SD/menu.htm> .

Federal SD Goal including GGO goals (if applicable)	Department’s Expected Results 2007-08*	Performance Measure from current SDS
Challenge 1: Encourage Canadians to make more sustainable transportation choices http://www.tc.gc.ca/programs/Environment/SD/sds0709/challenge1.htm		
1.1 Active Transportation		
Goal 2 - Clean Air – Clean air for people to breathe and ecosystems to function well. Goal 3 - Reduce greenhouse gas emissions.	<ul style="list-style-type: none">• Achieve a consensus among federal departments, provinces/territories and municipalities on the value of a national active transportation strategy in 2007-08.	<ul style="list-style-type: none">• Consensus among federal departments, provinces/ territories and municipalities on the value of a national active transportation strategy as shown by a decision to pursue such a strategy or not.

1.2 Green Commute		
<p>Goal 3 - Reduce greenhouse gas emissions.</p> <p>Goal 4 - Sustainable Communities – Communities enjoy a prosperous economy, a vibrant and equitable society, and a healthy environment for current and future generations.</p>	<p>Provide support to enable commuter options within other federal departments and agencies across Canada by:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Delivering three commuter options workshops per year to interested public and private employers, beginning in 2007-08. 	<ul style="list-style-type: none"> • The number of workshops delivered and their outcomes.
1.3 Explore Use of Economic Measures		
<p>Goal 2 - Clean Air – Clean air for people to breathe and ecosystems to function well.</p> <p>Goal 3 - Reduce greenhouse gas emissions.</p> <p>Goal 6 - Strengthen federal governance and decision making to support sustainable development.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Improve Transport Canada's economic instrument modeling framework and enhance Canadian data as it relates to the reaction of consumers and manufacturers to economic instruments, subject to funding, in 2007-08. • Conduct further analysis of a range of economic instruments in 2007-08. Transport Canada will, subject to funding, expand its analytical capacities to cover, for example, light-duty vehicles fleet wide and new medium- and heavy-duty trucks initiatives. • Consult with stakeholders, including motor vehicle industry NGOs, alternate energy producers and the academic community about design options and 	<ul style="list-style-type: none"> • Quality, usefulness and timeliness of analysis and data. • Number of analysis and studies completed. • Number of consultations conducted.

	administration / implementation issues ongoing between 2007- 08 and 2009-10.	
Challenge 2: Enhance innovation and skills development http://www.tc.gc.ca/programs/Environment/SD/sds0709/challenge2.htm		
2.1 Climate Change Impacts and Adaptation		
Goal 3 - Reduce greenhouse gas emissions.	<ul style="list-style-type: none"> Preliminary assessment and recommendations aiming to increase the understanding and knowledge of the occurrence of permafrost and of the Kuujuaq landing strip thermal regime in 2007-08. 	<ul style="list-style-type: none"> Results of the analysis, including number of recommendations identified.
Challenge 3: Increase system efficiency and optimize modal choices. http://www.tc.gc.ca/programs/Environment/SD/sds0709/challenge3.htm		
3.1 Intelligent Transportation Systems (ITS)		
Goal 3 - Reduce greenhouse gas emissions.	<ul style="list-style-type: none"> Funding to be provided for research, development and deployment projects in each of fiscal years 2007-08, 2008-09 and 2009-10. 	<ul style="list-style-type: none"> Number of deployment projects funded. Number of research and development projects funded. Number of agreements signed with partners.
Challenge 4: Enhance efficiency of vehicles, fuels and fuelling infrastructure. http://www.tc.gc.ca/programs/Environment/SD/sds0709/challenge4.htm		
4.1 Promote Advanced Technology Vehicles		
Goal 2 - Clean Air – Clean air for people to breathe and ecosystems to function well. Goal 3 - Reduce greenhouse gas emissions.	<ul style="list-style-type: none"> Evaluate the performance of advanced technology vehicles on an annual basis. Conduct activities to raise public awareness on an annual basis that also allows program information to be disseminated. 	<ul style="list-style-type: none"> Number and type of vehicles and technologies tested with results presented in various report formats. Number and type of activities attended throughout the year.

4.2 Motor Vehicle Fuel Consumption		
<p>Goal 2 - Clean Air – Clean air for people to breathe and ecosystems to function well.</p> <p>Goal 3 - Reduce greenhouse gas emissions.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Collect, verify and report on fuel consumption of new vehicles, on an annual basis. • Maintenance of the Vehicles Fuel Economy Information System (VFEIS) database, on an ongoing basis. 	<ul style="list-style-type: none"> • Timely data collection from all manufacturers. • Audit and verification of data. • Annual reporting of results.
4.3 Reduction of Emissions from the Rail Industry		
<p>Goal 2 - Clean Air – Clean air for people to breathe and ecosystems to function well.</p> <p>Goal 3 - Reduce greenhouse gas emissions.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Work with the Railway Association of Canada and Environment Canada to fully implement the commitments negotiated under the Memorandum of Understanding, between 2006-07 and 2009-10. 	<ul style="list-style-type: none"> • Reductions in emissions achieved due to the Memorandum of Understanding.
<p>Challenge 5: Improve performance of carriers and operators. http://www.tc.gc.ca/programs/Environment/SD/sds0709/challenge5.htm</p>		
5.1 Promote Best Practices for Environmental Management in the Transport Sector		
<p>Goal 1 - Water – Clean and secure water for people, marine and freshwater ecosystems.</p> <p>Goal 2 - Clean Air – Clean air for people to breathe and ecosystems to function well.</p> <p>Goal 3 - Reduce greenhouse gas emissions.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Complete business case by March 2008. • With the Transportation Association of Canada (TAC), compile a synthesis of practices on Environmental Management Systems (EMS) and include EMS how-to guidance material in 2007-08. • With International Civil Aviation Organization (ICAO) Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP) Working Group 2, develop an Airport Air 	<ul style="list-style-type: none"> • Usefulness of business case, including identified incentive opportunities, to advance the prospects of an environmental incentive program. • Number of TAC members that have developed and implemented EMSs for their respective organizations. • Publication of the Guidance Document.

	Quality Guidance document by September 2007.	
5.2 Marine Sector Pollution Control		
Goal 1 - Water – Clean and secure water for people, marine and freshwater ecosystems.	<p><i>HNS spill response regime</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Develop the legislative structure required to put a HNS regime in place together with the necessary regulations and standards starting in 2007-08. • Create the required HNS response mechanism to provide a nationally consistent method of responding to, and managing the response to marine HNS incidents and spills from ships and during the loading and unloading of ships at chemical handling facilities starting in 2007-08. <p><i>National Aerial Surveillance Program</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Continue to increase the effectiveness of the National Aerial Surveillance Program (NASP) by increasing the frequency of patrols and expanding surveillance to areas not normally patrolled, such as the Arctic. • Improve capability for observing, detecting and reporting illegal discharges and identifying the vessels that are responsible for polluting Canada's marine environment. By 2007-08, 	<ul style="list-style-type: none"> • Number of regulations and standards developed. • Effectiveness of national HNS incident response framework. • Number of pollution patrol hours flown in each Region - per month, per year. • Number of ship source pollution incidents and number of mystery spills detected - per mission, per month, per year. • Number of vessels visually observed and number identified by the aircraft's Automatic Identification System – per hour, per mission, per month, per year.

	<p>Transport Canada's modernized Moncton-based Dash 8 aircraft will be fully operational with trained crews and by the end of 2008-09, an identical capability will be implemented on the West Coast.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Number of prosecutions resulting from NASP pollution patrols – per year.
--	---	--

Challenge 6: Improve decision-making by governments and the transportation sector.

<http://www.tc.gc.ca/programs/Environment/SD/sds0709/challenge6.htm>

6.1 Transportation Data and Information

<p>Goal 6 - Strengthen federal governance and decision making to support sustainable development.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Conduct, on a regular basis, assessments to identify the most important data gaps with regards to transportation activity and energy use for all modes, between 2006-07 and 2009-10. • The department will work with partners, including Statistics Canada, to improve data collection on road vehicle use (including truck freight), in 2007-08. 	<ul style="list-style-type: none"> • Identification of the major data gaps and development of a strategy to address them. • Number of data collection initiatives related to road vehicle use.
---	--	--

Challenge 7: Improve management of Transport Canada operations and lands.

<http://www.tc.gc.ca/programs/Environment/SD/sds0709/challenge7.htm>

7.1 Transport Canada Environmental Management System

<p>Goal 1 - Water – Clean and secure water for people, marine and freshwater ecosystems.</p> <p>Goal 3 - Reduce greenhouse gas emissions.</p> <p>Goal 4 - Sustainable Communities – Communities enjoy a prosperous economy, a vibrant and equitable society, and a healthy environment for</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Conformance with the environmental management system framework (see Appendix B of the sustainable development strategy) by 2009-10. 	<ul style="list-style-type: none"> • Level of conformance with the environmental management system framework.
--	---	--

<p>current and future generations.</p> <p>Goal 5 - Sustainable development and use of natural resources.</p> <p>Goal 6 - Strengthen federal governance and decision making to support sustainable development.</p> <p>Building Energy <i>Goal:</i> To be a leader in the reduction of greenhouse gas and other air emissions through the optimization of energy efficiency and conservation, and the implementation of renewable energy technologies.</p> <p>Vehicle Fleet <i>Goal:</i> To be a leader in fleet management, so that planning, acquiring, managing and disposing of vehicles minimize negative effects on the environment.</p> <p>Green Procurement <i>Goal:</i> To be a leader by integrating environmental performance considerations into procurement including planning, acquisition, use and disposal.</p>		
--	--	--

* Note that this includes targets for the 2007-08 period. For more information, please refer to the sustainable development strategy.

Table 12: Internal Audits and Evaluations

The Audit and Advisory Services is currently developing the audit plan for 2007-08 to 2009-10. Potential internal audits are identified based on a detailed assessment of risks and controls, and take into account external audits conducted by e.g., the Office of the Auditor General and the Public Service Commission. Internal audits may examine issues related to the department's strategic objectives, programs, activities and management processes. As per Government policy, audit reports are posted on Transport Canada's web site, subject to the provisions of the *Access to Information Act* and the *Privacy Act*.

Departmental Evaluation Services will conduct the following evaluations in 2007-08¹:

1. Name of Evaluation	2. Evaluation Type	3. Status	4. Expected Completion Date	5. Electronic Link to Report
Aviation and Other, Non-Marine, Security Initiatives Under the Public Security and Anti-Terrorism Strategy	Operating Program and Transfer Payments	In-progress	December 2007	http://www.tc.gc.ca/programmevaluation/reports/menu.htm
Marine Safety	Operating Program and Transfer Payments	In-progress	August 2007	http://www.tc.gc.ca/programmevaluation/reports/menu.htm
National Safety Code	Transfer Payments	In-progress	June 2007	http://www.tc.gc.ca/programmevaluation/reports/menu.htm
Advanced Technology Vehicle Program*	Operating Program	Planned	December 2007	http://www.tc.gc.ca/programmevaluation/reports/menu.htm
Canadian Business Aviation Association*	Transfer Payments	Planned	March 2008	http://www.tc.gc.ca/programmevaluation/reports/menu.htm

¹ Please note that consultations on the Evaluation Plan have not yet been undertaken. The Annual Evaluation Plan will not be completed nor approved by Transport Canada's Management Executive Committee until April 2007 and as such, the above list is subject to change.

1. Name of Evaluation	2. Evaluation Type	3. Status	4. Expected Completion Date	5. Electronic Link to Report
Sustainable Development Strategy	Operating Program	Planned	September 2008	http://www.tc.gc.ca/programmevaluation/reports/menu.htm
Federal Contaminated Sites Action Plan (Environment Canada Lead)	Operating Program	Planned	March 2008	http://www.tc.gc.ca/programmevaluation/reports/menu.htm
Air Cargo Security Program	Operating Program	Planned	March 2008	http://www.tc.gc.ca/programmevaluation/reports/menu.htm
Non-National Airport System (Non-NAS) Airport Divestiture Program	Transfer Payments	Planned	March 2008	http://www.tc.gc.ca/programmevaluation/reports/menu.htm
Rideseccure Contribution Program	Transfer Payments	Planned	March 2008	http://www.tc.gc.ca/programmevaluation/reports/menu.htm
Grant to Close grade Crossings Program	Transfer Payments	Planned	March 2008	http://www.tc.gc.ca/programmevaluation/reports/menu.htm
Transport of Dangerous Goods (TDG) and Road Safety	Operating Program and Transfer Payments	Planned	December 2008	http://www.tc.gc.ca/programmevaluation/reports/menu.htm
Labrador Airstrip Program	Transfer Payments	Planned	March 2008	http://www.tc.gc.ca/programmevaluation/reports/menu.htm
Contribution to PEI for Policing Services to the Confederation Bridge	Transfer Payments	Planned	March 2008	http://www.tc.gc.ca/programmevaluation/reports/menu.htm
Competency-based Management	Other	Planned	March 2008	http://www.tc.gc.ca/programmevaluation/reports/menu.htm

1. Name of Evaluation	2. Evaluation Type	3. Status	4. Expected Completion Date	5. Electronic Link to Report
Transport Canada's Innovation and Skills Development	Operating Program	Planned	March 2009	http://www.tc.gc.ca/programevaluation/reports/menu.htm
Urban Transportation Showcase Program	Transfer Payments	Planned	March 2009	http://www.tc.gc.ca/programevaluation/reports/menu.htm
Airports Capital Assistance Program	Transfer Payments	Planned	March 2009	http://www.tc.gc.ca/programevaluation/reports/menu.htm
Airports Operation and Maintenance Subsidy Program	Transfer Payments	Planned	March 2009	http://www.tc.gc.ca/programevaluation/reports/menu.htm
Civil Aviation	Operating Program and Transfer Payments	Planned	March 2009	http://www.tc.gc.ca/programevaluation/reports/menu.htm
Strategic Highway and Infrastructure Program – Border Crossing and ITS	Transfer Payments	Planned	March 2009	http://www.tc.gc.ca/programevaluation/reports/menu.htm
Subsidized Ferry Services in Atlantic Canada	Transfer Payments	Planned	March 2010	http://www.tc.gc.ca/programevaluation/reports/menu.htm
Funding for Regional and Remote Passenger Rail Services	Transfer Payments	Planned	March 2010	http://www.tc.gc.ca/programevaluation/reports/menu.htm
National Airports System	Policy	Planned	March 2010	http://www.tc.gc.ca/programevaluation/reports/menu.htm
Outaouais Road Agreement Contribution	Transfer Payments	Planned	March 2010	http://www.tc.gc.ca/programevaluation/reports/menu.htm

1. Name of Evaluation	2. Evaluation Type	3. Status	4. Expected Completion Date	5. Electronic Link to Report
Denmark Iceland Contribution	Transfer Payments	Planned	March 2010	http://www.tc.gc.ca/programevaluation/reports/menu.htm

* These evaluations were originally scheduled to begin in 2006-07 but were rescheduled to allow time for further collection of performance data.

SECTION IV – OTHER ITEMS OF INTEREST

4.1 Our Offices

TRANSPORT CANADA HEADQUARTERS

Web site:

<http://www.tc.gc.ca/en/menu.htm>

Mailing Address:

Transport Canada
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

General Enquiries:

Telephone: 613 990-2309
Fax: 613 954-4731

Library and Research Services Centre:

Telephone: 613 998-5128

TRANSPORT CANADA OFFICES

Web site:

<http://www.tc.gc.ca/en/offices/menu.htm>

TRANSPORT CANADA REGIONAL OFFICES

Atlantic Region

95 Foundry Street
Moncton, New Brunswick
E1C 8K6
Telephone: 1-800-387-4999

Quebec Region

700 Leigh Capreol
Dorval, Quebec
H4Y 1G7
Telephone: 514 633-2714

Ontario Region

4900 Yonge Street
Toronto, Ontario
M2N 6A5
Telephone: 416 952-0154

Prairies and Northern Region

344 Edmonton Street
Winnipeg, Manitoba
R3C 0P6
Telephone: 204 983-3152

Pacific Region

620-800 Burrard Street
Vancouver, British Columbia
V6Z 2J8
Telephone: 604 666-3518

4.2 Key Links for More Information

Advanced Technology Vehicles program at <http://www.tc.gc.ca/programs/environment/atvpgm/menu.htm>

Airports Capital Assistance Program at <http://www.tc.gc.ca/programs/airports/acap/menu.htm>

Bridge Governance at <http://www.tc.gc.ca/programs/Surface/bridges/menu.htm>

Canada's Performance 2006 at http://www.tbs-sct.gc.ca/report/govrev/06/cp-re_e.asp

Canada Shipping Act: Canada Shipping Act 2001 and other safety regime initiatives at <http://www.tc.gc.ca/marinesafety/menu.htm>

Canada Strategic Infrastructure Fund (CSIF) and Border Infrastructure Fund (BIF) at http://www.infrastructure.gc.ca/ip-pi/index_e.shtml

Canadian Air Transport Security Authority at <http://www.catsa-acsta.gc.ca/english/index.shtml>

Civil Aviation - Safety Management System at <http://www.tc.gc.ca/CivilAviation/SMS/implementation.htm> .

ecoFreight at <http://www.tc.gc.ca/programs/environment/ecotransport/ecofreight.htm>

ecoMobility at <http://www.tc.gc.ca/programs/environment/ecotransport/ecomobility.htm>

ecoTechnology for Vehicles Program at <http://www.tc.gc.ca/programs/environment/ecotransport/ecotechnologyvehicles.htm>

Fuel Consumption Program at <http://www.tc.gc.ca/programs/environment/fuelpgm/menu.htm>

Management Accountability Framework at http://www.tbs-sct.gc.ca/maf-crg/index_e.asp

Management, Resources and Results Structure Policy http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/mrrs-sgr_e.asp

Public Service Modernization Act at http://www.hrma-agrh.gc.ca/hrmm-mgrh/psma-lmfp/psma_e.asp

TBS' Official Languages Policy Framework at http://www.tbs-sct.gc.ca/pubs_pol/hrpubs/OffLang/olpf-cplo_e.asp

Transit Pass Program (Ecopass) at http://www.octranspo.com/Fares_menu/ecopass.htm and http://www.sto.ca/tarification/tarifs_reduits_e.html

Transportation of Dangerous Goods Act, 1992, more information on the review of the act can be found at <http://www.tc.gc.ca/tdg/consult/actreview/menu.htm>

Transport Canada's Sustainable Development Strategy 2007-2009 at <http://www.tc.gc.ca/programs/environment/sd/sds0709.htm> and climate change policy analysis and development at <http://www.tc.gc.ca/programs/environment/climatechange/menu.htm>

TC Environmental Assessments at <http://www.tc.gc.ca/programs/environment/environmentalassessment/menu.htm>

Transport Canada Environmental Affairs at <http://www.tc.gc.ca/programs/environment/menu.htm>.

INDEX

A

Advantage Canada · 3, 7, 29
Aeronautics Act · 53, 74
Airports Capital Assistance Program · 32,
81, 82, 93, 97
Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative
· 7, 22, 29, 34, 37, 43
Aviation Security · 44, 48, 49, 79

B

Border Infrastructure Fund · 38, 83

C

Canada Marine Act · 22, 41
Canada Strategic Infrastructure Fund · 38,
83
Canada Transportation Act · 21, 33, 36
Climate Change and Clean Air · 3, 13, 25,
58, 60, 81, 82, 86
Co-delivery Partners · 15

D

Departmental Program Priorities by
Strategic Outcome · 18

E

Environmental Assessment · 3, 8, 13, 26, 40,
56, 58, 61, 80
Environmental Protection and Remediation ·
3, 13, 27, 58, 61

G

Greenhouse gas emissions · 55, 57, 59, 60,
84, 85, 86, 87, 89

I

Infrastructure, Gateways and Trade
Corridors · 13, 22, 35, 37
Innovation · 13, 24, 29, 35, 38, 42, 43, 52

M

Management Priorities · 9
Mandate · 9, 33, 43, 50, 54
Market-based Policy Framework · 13, 21, 35
Mission · 8, 62

N

New Security Policies and Programs · 3, 13,
18, 35, 47, 49, 51

P

Program Priorities · 3, 13, 14, 18, 28

S

Safety and Security Management Systems ·
3, 13, 20, 30, 47, 54
Smart Regulation · 3, 13, 19, 47, 52
Strategic Outcomes · 9, 13, 28, 32, 42
Sustainable Development Strategy · 56, 84,
92

T

Transportation of Dangerous Goods · 15, 16,
19, 44, 45, 52, 54, 79

V

Vision · 3, 8, 13, 41, 42, 54

A	Avantage Canada · 3, 7, 33
C	Cadre de politique axé sur le marché · 14, 23, 41 Changement climatique et assainissement de l'air · 14, 67 Coexécutants · 16
E	Emissions de gaz à effet de serre · 64, 65, 66, 67, 68, 69, 98, 100, 101, 104 Évaluations environnementales · 14, 29, 70, 114
F	Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique · 44, 96, 114 Fonds sur l'infrastructure frontalière · 44, 96
I	Infrastructure, portes et corridors commerciaux · 14, 43 Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique · 7, 25, 33, 43, 44, 49, 50 Innovation · 12, 14, 20, 27, 34, 41, 44, 49, 50, 59, 60, 97, 100, 109
L	Loi maritime du Canada · 25, 47 Loi sur l'aéronautique · 61, 85 Loi sur les transports au Canada · 23, 38, 41

M	Mandat législatif · 9 Mission · 8, 71
P	Politiques et programmes nouveaux en matière de sûreté · 14, 19, 54, 55 Priorités de gestion · 9 Priorités de programme du ministère par objectif stratégique · 19 Priorités du programme · 13, 15, 41, 54, 67 Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires · 38, 93, 94, 95, 109, 114 Protection de l'environnement et mesures correctives · 14, 67, 71
R	Réglementation intelligente · 3, 14, 55, 59 Résultats stratégiques · 9, 13, 14, 19, 32, 37, 49
S	Stratégie de développement durable · 64, 97, 104, 108, 115 Sûreté aérienne · 56, 63, 107 Systèmes de gestion de la sûreté et de la sûreté · 3, 14, 22, 34, 62
T	Transport de marchandises dangereuses · 51, 52
V	Vision · 3, 8, 13, 47, 49, 62

Programme de consommation de carburant au
<http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/carbpem/menu.htm>

Programme de véhicules à technologies de pointe au
<http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/vlppgm/menu.htm>

Programmes portuaires et cession au <http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/menu.htm>

Programme de laissez-passer pour le transport en commun (Ecopass) au
http://www.octranspo.com/fares_menuF.htm et au
http://www.sto.ca/tarifification/tarifs_reduits_f.htm

Stratégie de développement durable 2007-2009 de Transports Canada au
<http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/DD/SDPD0709.htm> et analyse et établissement
d'une politique sur les changements climatiques au
<http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/changementclimatique/menu.htm>

Structure de gestion des ressources et des résultats au [http://www.lbs-scl.gc.ca/tma/mtrs-
sgr_f.asp](http://www.lbs-scl.gc.ca/tma/mtrs-
sgr_f.asp)

4.2 Autres sources d'information en ligne

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien au <http://www.catsa-acsta.gc.ca/francais/index.shtml>

Aviation civile - Système de gestion de la sécurité au <http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/SGS/oeuvre.htm>

Cadre de politiques en matière de langues officielles du SCT au http://www.tbs-sct.gc.ca/pubs_pol/hrpubs/OflLang/olpt-cplo_f.asp

Cadre de responsabilisation de gestion au http://www.tbs-sct.gc.ca/maf-crg/index_f.asp

Direction des affaires environnementales de Transports Canada au <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/menu.htm>

EcoMarchandises au <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/ecotransports/ecomarchandises.htm>

écoMobilité au <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/ecotransports/ecomobilitie.htm>

écoTechnologie pour les véhicules au <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/ecotransports/ecotechnologievehicules.htm>

Évaluations environnementales de TC au <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/evaluationenvironnementale/menu.htm>

Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS) et Fonds sur l'infrastructure frontalière (FIF) au http://www.infrastructure.gc.ca/ip-pi/index_f.shtml

Gouvernance des ponts au <http://www.tc.gc.ca/programmes/surface/ponts/menu.htm>

Le rendement du Canada 2006 au http://www.ibs-sct.gc.ca/report/govre/06/cp-rc_f.asp

Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, plus d'information sur la révision de cette loi au <http://www.tc.gc.ca/tmd/consultation/revisiionloi/menu.htm>

Loi sur la modernisation de la Fonction Publique au http://www.hrma-agrh.gc.ca/hrmm-mgrh/psma-lmfp/psma_f.asp

Loi sur la marine marchande du Canada : Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et autres initiatives relatives à la sécurité au <http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/menu.htm>

Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires au <http://www.tc.gc.ca/programmes/aerports/paia/menu.htm>

4.1 Nos bureaux

ADMINISTRATION CENTRALE DE TRANSPORTS CANADA	Site Web : http://www.tc.gc.ca/fr/menu.htm
Adresse postale : Transports Canada Place de Ville, Tour C 330, rue Sparks Ottawa (Ontario) K1A 0N5	Renseignements généraux : Téléphone : 613 990-2309 Télécopieur : 613 954-4731
Centre des services de bibliothèque et de	recherche : Téléphone : 613 998-5128
BUREAUX DE TRANSPORTS CANADA	Site Web : http://www.tc.gc.ca/fr/bureaux/menu.htm
BUREAUX RÉGIONAUX DE TRANSPORTS CANADA	Site Web :
Région de l'Atlantique 95, rue Foundry Moncton (Nouveau-Brunswick) E1C 8K6 Téléphone : 1-800-387-4999	Région du Québec 700, Leigh Capreol Dorval (Québec) H4Y 1G7 Téléphone : 514 633-2714
Région de l'Ontario 4900, rue Yonge Toronto (Ontario) M2N 6A5 Téléphone : 416 952-0154	Région des Prairies et du Nord 344, rue Edmonton Winnipeg (Manitoba) R3C 0P6 Téléphone : 204 983-3152
Région du Pacifique 620-800, rue Burrard Vancouver (Colombie-Britannique) V6Z 2J8 Téléphone : 604 666-3518	

SECTION IV – AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT

1. Nom de l'évaluation	2. Type d'évaluation	3. Statut	4. Date d'achèvement prévue	5. Lien électronique au rapport
Services de traversier subventionnés – Canada Atlantique	Paielements de transfert	Prévu	Mars 2010	<a href="http://www.tc.gc.ca/Evaluati
onsdesprogrammes/rapport/
menu.htm">http://www.tc.gc.ca/Evaluati onsdesprogrammes/rapport/ menu.htm
Fonds d'exploitation, d'immobilisations et de lancement nécessaires pour les services de transport ferroviaire passagers dans les régions et les localités éloignées	Paielements de transfert	Prévu	Mars 2010	<a href="http://www.tc.gc.ca/Evaluati
onsdesprogrammes/rapport/
menu.htm">http://www.tc.gc.ca/Evaluati onsdesprogrammes/rapport/ menu.htm
Réseau national d'aéroports	Politiques	Prévu	Mars 2010	<a href="http://www.tc.gc.ca/Evaluati
onsdesprogrammes/rapport/
menu.htm">http://www.tc.gc.ca/Evaluati onsdesprogrammes/rapport/ menu.htm
Entente pour le développement routier de l'Outaouais	Paielements de transfert	Prévu	Mars 2010	<a href="http://www.tc.gc.ca/Evaluati
onsdesprogrammes/rapport/
menu.htm">http://www.tc.gc.ca/Evaluati onsdesprogrammes/rapport/ menu.htm
Contribution Danemark-Islande	Paielements de transfert	Prévu	Mars 2010	<a href="http://www.tc.gc.ca/Evaluati
onsdesprogrammes/rapport/
menu.htm">http://www.tc.gc.ca/Evaluati onsdesprogrammes/rapport/ menu.htm

* Ces évaluations devaient à l'origine être entreprises en 2006-2007, mais elles ont été reportées pour permettre d'avoir suffisamment de temps pour recueillir plus de données sur le rendement.

1. Nom de l'évaluation	2. Type d'évaluation	3. Statut	4. Date d'achèvement prévue	5. Lien électronique au rapport
Programme de réfection de la bande d'atterrissage au Labrador	Paielements de transfert	Prévu	Mars 2008	http://www.tc.gc.ca/Evaluati onsdesprogrammes/rapport/menu.htm
Contribution au gouvernement de l'I.-P.-E. pour la prestation des services policiers sur le Pont de la Confédération	Paielements de transfert	Prévu	Mars 2008	http://www.tc.gc.ca/Evaluati onsdesprogrammes/rapport/menu.htm
Gestion basée sur les compétences	Autre	Prévu	Mars 2008	http://www.tc.gc.ca/Evaluati onsdesprogrammes/rapport/menu.htm
Perfectionnement des compétences et innovation – Transports Canada	Programme opérationnel	Prévu	Mars 2009	http://www.tc.gc.ca/Evaluati onsdesprogrammes/rapport/menu.htm
Programme de démonstration en transport urbain	Paielements de transfert	Prévu	Mars 2009	http://www.tc.gc.ca/Evaluati onsdesprogrammes/rapport/menu.htm
Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires	Paielements de transfert	Prévu	Mars 2009	http://www.tc.gc.ca/Evaluati onsdesprogrammes/rapport/menu.htm
Programme de subventions pour l'exploitation et l'entretien des aéroports	Paielements de transfert	Prévu	Mars 2009	http://www.tc.gc.ca/Evaluati onsdesprogrammes/rapport/menu.htm
Aviation civile	Programme opérationnel et paielements de transfert	Prévu	Mars 2009	http://www.tc.gc.ca/Evaluati onsdesprogrammes/rapport/menu.htm
Programme stratégique d'infrastructures routières – Passage frontalier et STI	Paielements de transfert	Prévu	Mars 2009	http://www.tc.gc.ca/Evaluati onsdesprogrammes/rapport/menu.htm

1.	Nom de l'évaluation	Association canadienne de l'aviation * d'affaires *	Programme de transfert	Prévu	Mars 2008	http://www.tc.gc.ca/Evaluation/onsdesprogrammes/rapport/menu.htm	Lien électronique au rapport
2.	Type d'évaluation	Programme opérationnel	Programme opérationnel	Prévu	Septembre 2008	http://www.tc.gc.ca/Evaluation/onsdesprogrammes/rapport/menu.htm	
3.	Statut	Prévu	Prévu	Prévu	Mars 2008	http://www.tc.gc.ca/Evaluation/onsdesprogrammes/rapport/menu.htm	
4.	Date d'achèvement prévue				Mars 2008	http://www.tc.gc.ca/Evaluation/onsdesprogrammes/rapport/menu.htm	
5.		Plan d'action sur les sites fédéraux contaminés (Environnement Canada est le ministère responsable)	Programme de transfert	Prévu	Mars 2008	http://www.tc.gc.ca/Evaluation/onsdesprogrammes/rapport/menu.htm	
	Programme de sûreté du fret aérien	Programme opérationnel	Prévu	Mars 2008	http://www.tc.gc.ca/Evaluation/onsdesprogrammes/rapport/menu.htm		
	Programme de cession des aéroports ne faisant pas partie du Réseau national d'aéroports (hors RNA)	Prévu	Prévu	Mars 2008	http://www.tc.gc.ca/Evaluation/onsdesprogrammes/rapport/menu.htm		
	Programme de contribution « Voyages en sécurité »	Prévu	Prévu	Mars 2008	http://www.tc.gc.ca/Evaluation/onsdesprogrammes/rapport/menu.htm		
	Contribution pour mettre fin au Programme d'amélioration des passages à niveau	Prévu	Prévu	Mars 2008	http://www.tc.gc.ca/Evaluation/onsdesprogrammes/rapport/menu.htm		
	Transport des marchandises dangereuses (TMD) et Sécurité routière	Programme de transfert	Prévu	Décembre 2008	http://www.tc.gc.ca/Evaluation/onsdesprogrammes/rapport/menu.htm		

Tableau 12 : Vérifications et évaluations internes

1. Nom de l'évaluation	2. Type d'évaluation	3. Statut	4. Date d'achèvement prévue	5. Lien électronique au rapport
Initiatives en matière de sûreté aérienne et autres initiatives en matière de sûreté non maritime en vertu de la stratégie relative à la sécurité publique et à l'antiterrorisme	Programme opérationnel et paiements de transfert	En cours	Décembre 2007	http://www.tc.gc.ca/Evaluati/onsdesprogrammes/rapport/menu.htm
Sûreté maritime	Programme opérationnel et paiements de transfert	En cours	Août 2007	http://www.tc.gc.ca/Evaluati/onsdesprogrammes/rapport/menu.htm
Code national de sécurité	Paiements de transfert	En cours	Juin 2007	http://www.tc.gc.ca/Evaluati/onsdesprogrammes/rapport/menu.htm
Programme de véhicules à technologie de pointe*	Programme opérationnel	Prévu	Décembre 2007	http://www.tc.gc.ca/Evaluati/onsdesprogrammes/rapport/menu.htm

Les Services de vérification et de conseils travaillent actuellement à l'élaboration d'un plan de vérification pour la période de 2007-2008 à 2009-2010. Les vérifications internes éventuelles sont sélectionnées d'après les résultats d'une évaluation détaillée des risques et des contrôles, et tiennent compte des vérifications externes effectuées, entre autres, par le Bureau du vérificateur général et la Commission de la fonction publique. Les vérifications internes peuvent porter sur des questions liées aux objectifs stratégiques, aux programmes, aux activités et aux processus de gestion du Ministère. Conformément à la politique du gouvernement, les rapports de vérification sont affichés sur le site Web de Transports Canada et sont assujettis aux dispositions de la Loi sur l'accès à l'information et de la Loi sur la protection des renseignements personnels.

En 2007-2008¹, les Services d'évaluation ministériels procéderont aux évaluations suivantes :

¹ Veuillez noter que les consultations relatives au plan d'évaluation n'ont pas encore été entreprises. Le plan d'évaluation annuel ne sera pas achevé ni approuvé par le Comité exécutif de la haute direction de Transports Canada avant avril 2007 et, en conséquence, la liste susmentionnée est sujette à changement.

* Veuillez prendre note que le tableau ci-dessus renferme les objectifs visés pour la période 2007-2008. Pour de plus amples renseignements, veuillez vous référer à la stratégie.

		<p>vibrante et équitable et d'un environnement sain pour les générations actuelles et les générations futures.</p> <p>Objectif 5 – Développement et utilisation durables des ressources naturelles.</p> <p>Objectif 6 – Renforcer la gouvernance et la prise de décisions fédérales pour appuyer le développement durable.</p> <p>Immeubles éconergétiques <i>Objectif</i> : Être le chef de file dans la réduction des gaz à effet de serre et d'autres émissions dans l'atmosphère en favorisant de façon optimale l'efficacité énergétique, l'économie d'énergie et la mise en oeuvre de technologies des énergies renouvelables.</p> <p>Parc automobile <i>But</i> : Être un chef de file dans la gestion du parc automobile pour que la planification, l'acquisition, la gestion et l'aliénation des véhicules soient effectuées de façon à réduire au minimum les effets néfastes sur l'environnement.</p> <p>Achats écologiques <i>Objectif</i> : Être un chef de file en intégrant des facteurs de rendement environnemental dans le processus d'achats, notamment dans la planification, l'acquisition, l'utilisation et l'aliénation.</p>
--	--	---

Défi 6 : Améliorer les décisions prises par les gouvernements et le secteur des transports

<http://www.tc.gc.ca/programmes/Environnement/D/sdd0709/defi6.htm>

<p>Objectif 6 – Renforcer la gouvernance et le processus décisionnel au sein de l'administration fédérale afin de soutenir la mise en pratique des principes du développement durable.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Effectuer périodiquement des évaluations afin d'identifier les lacunes les plus importantes au niveau des données en ce qui a trait aux activités de transport et aux sources d'énergie utilisées pour tous les modes, entre 2006-2007 et 2009-2010. • Le Ministère collaborera avec ses partenaires, notamment Statistique Canada, dans le but d'améliorer la collecte des données relatives à l'utilisation des véhicules routiers (y compris les camions transportant des marchandises), d'ici 2007-2008. 	<ul style="list-style-type: none"> • Identification des principales lacunes au niveau des données et élaboration d'une stratégie pour en tenir compte. • Nombre d'initiatives liées à la collecte de données pertinentes à l'utilisation des véhicules routiers.
--	---	--

Défi 7 : Améliorer la gestion des opérations et des terres de Transports Canada

<http://www.tc.gc.ca/programmes/Environnement/D/sdd0709/defi7.htm>

<p>Objectif 1 - Eau – Assurer un approvisionnement sûr en eau propre, tant au bénéfice des personnes que des écosystèmes marins et d'eau douce.</p> <p>Objectif 3 - Réduire les émissions de gaz à effet de serre.</p> <p>Objectif 4 – Collectivités durables – Les collectivités profitent d'une économie prospère, d'une société</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Respect du cadre de système de gestion environnementale (voir l'annexe B de la Stratégie de développement durable), d'ici à 2009-2010. • Niveau de respect du cadre de système de gestion environnementale.
<p>7.1 Système de gestion environnementale de Transports Canada</p>	

	<p>provenant des navires et qui se produisent durant le chargement et le déchargement des navires aux installations de manutention des produits chimiques, à compter de 2007-2008.</p> <p><i>Programme national de surveillance aérienne</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Continuer d'accroître l'efficacité du Programme national de surveillance aérienne en augmentant la fréquence des patrouilles et en élargissant la surveillance aux zones habituellement non contrôlées, comme l'Arctique.• Accroître la capacité aux fins d'observation, de détection et d'établissement de rapport en ce qui a trait aux rejets illégaux et à l'identification des navires responsables de polluer le milieu marin du Canada. D'ici 2007-2008, l'aéronef modernisé Dash 8 de Transports Canada, basé à Moncton, sera pleinement opérationnel avec des membres d'équipage formés, et d'ici 2008-2009, une capacité identique sera mise en oeuvre sur la côte Ouest.
<ul style="list-style-type: none">• Nombre d'heures de vol des patrouilles antipollution dans chaque Région – par mois, par année.• Nombre d'incidents de pollution causés par des navires et nombre de déversements détectés non identifiés – par mission, par mois, par année.• Nombre de navires visuellement observés et nombre de systèmes d'identification automatique d'aéronef observés – par heure, par mission, par mois, par année.• Nombre de poursuites résultant de patrouilles antipollution dans le cadre du Programme national de surveillance aérienne – par année.	

<p>émissions de gaz à effet de serre.</p>	<p>• En collaboration avec le groupe de travail 2 du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), préparer un document d'orientation sur la qualité de l'air aux aéroports d'ici septembre 2007-2008.</p> <p>• Publication d'un document d'orientation.</p>	<p>Objetif 1 – Eau propre – Assurer un approvisionnement sûr en eau propre, tant au bénéfice des personnes que des écosystèmes marins et d'eau douce.</p>
<p>5.2 Contrôle de la pollution dans le secteur marin</p>	<p><i>Régime d'intervention dans le cas d'un déversement de SNPD</i></p> <p>• Elaborer le cadre législatif requis pour mettre en place un régime SNPD ainsi que les règlements et les normes nécessaires, à compter de 2007-2008.</p> <p>• Créer le mécanisme d'intervention SNPD nécessaire afin d'offrir une méthode d'intervention qui soit cohérente à l'échelle nationale, ainsi qu'une méthode de gestion de l'intervention dans les cas d'incidents maritimes et de déversements de SNPD</p>	<p>Objetif 1 – Eau propre – Assurer un approvisionnement sûr en eau propre, tant au bénéfice des personnes que des écosystèmes marins et d'eau douce.</p>
<p>émissions de gaz à effet de serre.</p>	<p>• Publication d'un document d'orientation.</p>	<p>• Nombre de règlements et de normes élaborés.</p> <p>• Efficacité du cadre d'intervention dans les cas d'incidents de SNPD à l'échelle nationale.</p>

4.2 Consommation de carburant des véhicules automobiles		
<p>Objectif 2 - Air pur – Veiller à la qualité de l'air que les gens respirent et dont les écosystèmes ont besoin pour bien fonctionner.</p> <p>Objectif 3 - Réduire les émissions de gaz à effet de serre.</p>	<ul style="list-style-type: none">• Recueillir annuellement des données sur la consommation de carburant des nouveaux véhicules, en vérifier l'exactitude et produire un rapport.• Maintenir la base de données du Système d'information sur l'économie de carburant (SIEC), sur une base continue.	<ul style="list-style-type: none">• Collecter des données de tous les fabricants en temps opportun.• Vérification des données.• Rapport annuel sur les résultats.
	4.3 Réduction des émissions provenant de l'industrie ferroviaire	
<p>Objectif 2 - Air pur – Veiller à la qualité de l'air que les gens respirent et dont les écosystèmes ont besoin pour bien fonctionner.</p> <p>Objectif 3 - Réduire les émissions de gaz à effet de serre.</p>	<ul style="list-style-type: none">• Collaborer avec l'Association des chemins de fer du Canada et l'Environnement Canada en vue du respect intégral des engagements conclus aux termes du Protocole d'entente, entre 2006-2007 et 2009-2010.	<ul style="list-style-type: none">• Réduction réussie des émissions de gaz à effet de serre grâce au Protocole d'entente.
Défi 5 : Améliorer le rendement des transporteurs et des exploitants http://www.tc.gc.ca/programmes/Environnement/D/sdd0709/defi5.htm		
5.1 Promouvoir les pratiques bénéfiques pour la gestion de l'environnement dans le secteur des transports		
<p>Objectif 1 – Eau propre – Assurer un approvisionnement sûr en eau propre, tant au bénéfice des personnes que des écosystèmes marins et d'eau douce.</p> <p>Objectif 2 – Air pur – Veiller à la qualité de l'air que les gens respirent et dont les écosystèmes ont besoin pour bien fonctionner.</p> <p>Objectif 3 - Réduire les émissions de gaz à effet de serre.</p>	<ul style="list-style-type: none">• Achéver l'étude de cas d'ici mars 2008.• En collaboration avec l'Association des transports du Canada (ATC), produire un résumé des pratiques concernant les	<ul style="list-style-type: none">• Utilité de l'étude de cas, y compris les possibilités d'incitatifs, en vue de faire valoir les perspectives d'un programme d'incitatifs environnementaux.• Nombre de membres de l'ATC qui ont développé et mis en place un SGE au sein de leur propre organisation.

Défi 2 : Renforcer l'innovation et le perfectionnement des compétences			http://www.tc.gc.ca/programmes/Environnement/D/sdd0709/dcf12.htm		
2.1 Effets du changement climatique et adaptation					
Objectif 3 -- Réduire les émissions de gaz à effet de serre.	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluation préliminaire et recommandations visant à favoriser la compréhension et l'appréciation de la présence du pergélisol et du régime thermique de la piste d'atterrissage à Kuujuaq en 2007-2008. 	Les résultats de l'analyse, y compris le nombre de recommandations formulées.			
Défi 3 : Accroître l'efficacité du réseau et optimiser les choix modaux			http://www.tc.gc.ca/programmes/Environnement/D/sdd0709/dcf13.htm		
3.1 Systèmes de transport intelligents (STI)					
Objectif 3 – Réduire les émissions de gaz à effet de serre.	<ul style="list-style-type: none"> • Des fonds doivent être affectés à des projets de recherche, de développement et de déploiement dans le cadre de chacun des exercices suivants : 2007-2008, 2008-2009, et 2009-2010. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de projets de déploiement financés. • Nombre de projets de recherche et de développement financés. • Nombre d'ententes conclues avec les partenaires. 	Défi 4 : Améliorer l'efficacité des véhicules, des carburants et des infrastructures de ravitaillement		
			http://www.tc.gc.ca/programmes/Environnement/D/sdd0709/dcf14.htm		
4.1 Promouvoir les véhicules de haute technologie					
Objectif 2 – Air pur – Veiller à la qualité de l'air que les gens respirent et dont les écosystèmes ont besoin pour bien fonctionner.	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluer la performance des véhicules de haute technologie sur une base annuelle. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre et type de véhicules et de technologies mis à l'essai, avec des résultats présentés sous différentes formes de rapports. • Nombre et genre d'activités prévues tout au long de l'année. 	Objectif 3 – Réduire les émissions de gaz à effet de serre.		

<p>Objectif 3 – Réduire les émissions de gaz à effet de serre.</p> <p>Objectif 6 – Renforcer la gouvernance et le processus décisionnel au sein de l'administration fédérale afin de soutenir la mise en pratique des principes du développement durable.</p>	<ul style="list-style-type: none">• Effectuer une analyse plus approfondie de nombreux instruments économiques d'ici 2007-2008. Transports Canada élargira, en fonction des fonds disponibles, ses capacités analytiques afin d'être en mesure de tenir compte, par exemple, du vaste parc de véhicules légers ainsi que des nouvelles initiatives concernant les camions de taille moyenne et les camions lourds.• Consulter les intervenants, notamment les ONG dans le secteur de l'automobile, les producteurs d'énergie alternative et le milieu universitaire à propos des options de conception et des questions relatives à la mise en place – de façon continue entre 2007-2008 et 2009-2010.	<ul style="list-style-type: none">• Recueillir plus de données canadiennes en ce qui a trait à la réaction des consommateurs et des fabricants par rapport aux instruments économiques, en fonction des fonds, d'ici 2007-2008.• Nombre d'analyses et d'études achevées.• Nombre de consultations effectuées.
---	---	---

Objectif fédéral en matière de développement durable, y compris les objectifs de l'EOG (le cas échéant)	Résultats prévus par le Ministère pour 2007-2008*	Mesures de rendement de la SDD actuelle
---	---	---

Défi 1 : Encourager les Canadiens à choisir les modes de transport plus durables

<http://www.tc.gc.ca/programs/Environnement/SD/sds0709/challenge1.htm>

1.1 Transport actif

<p>Objectif 2 – Air pur – Veiller à la qualité de l'air que les gens respirent et dont les écosystèmes ont besoin pour bien fonctionner.</p> <p>Objectif 3 - Réduire les émissions de gaz à effet de serre.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dégager un consensus entre les ministères du gouvernement fédéral, les provinces, les territoires et les municipalités sur l'importance d'une stratégie active sur le transport à l'échelle nationale d'ici 2007-2008. 	<ul style="list-style-type: none"> • Consensus dégagé entre les ministères du gouvernement fédéral, les provinces, les territoires et les municipalités sur l'importance d'une stratégie active sur le transport à l'échelle nationale, tel que démontré par une décision de maintenir ou non une telle stratégie.
---	--	---

1.2 Éconavette

<p>Objectif 3 - Réduire les émissions de gaz à effet de serre.</p> <p>Objectif 4 – Collectivités durables – Favoriser des collectivités jouissant d'une économie prospère, d'une société dynamique et équitable et d'un environnement sain pour les générations d'aujourd'hui et de demain.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • la tenue, chaque année, de 3 ateliers sur les options pour les navetteurs à l'intention des employés intéressés des secteurs public et privé, à compter de 2007-2008. 	<ul style="list-style-type: none"> • Le nombre d'ateliers offerts et les résultats qui en découlent.
---	---	---

1.3 Explorer l'utilisation de mesures économiques

<p>Objectif 2 – Air pur – Veiller à la qualité de l'air que les gens respirent et dont les écosystèmes ont besoin pour bien fonctionner.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer le cadre de la modélisation de l'instrument économique de Transports Canada et 	<ul style="list-style-type: none"> • La qualité, l'utilité et les délais d'analyse des données.
--	--	--

Table 11 : Stratégie de développement durable

La *Stratégie de développement durable 2007-2009* tient compte des principaux problèmes cernés et se cristallise dans les domaines où le Ministère peut jouer un rôle appréciable pour assurer la durabilité des transports. Pour cette stratégie, Transports Canada a choisi les trois thèmes suivants dans le but d'orienter ses efforts : le transport urbain, le transport commercial des marchandises et le transport maritime. Pour chaque thème, le Ministère a défini les enjeux et a élaboré un plan pour y faire face.

La stratégie comprend un plan d'action qui s'articule autour de sept défis stratégiques :

- 1) encourager les Canadiens à choisir les modes de transport les plus durables;
- 2) renforcer l'innovation et le perfectionnement des compétences;
- 3) accroître l'efficacité du réseau et optimiser les choix modaux;
- 4) améliorer l'efficacité des véhicules, des carburants et des infrastructures de ravitaillement;
- 5) améliorer le rendement des transporteurs et des exploitants;
- 6) améliorer les décisions prises par le gouvernement et le secteur des transports;
- 7) améliorer la gestion des opérations et des terres de Transports Canada.

Pour évaluer la réussite de la stratégie, Transports Canada a défini des engagements et des objectifs, avec des mesures de rendement propres à chaque défi stratégique.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur la plus récente Stratégie de développement durable de Transports Canada, veuillez visiter le site suivant :

<http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/menu.htm>.

Tableau 9 : Diversification des modes de prestation des services

Au cours des trois prochaines années, Transports Canada renouveliera l'entente en cours pour la prestation du service suivant :

- 1. Centre d'essais pour véhicules automobiles (renouvelée)

Des renseignements additionnels sur les services et les modes diversifiés de prestation des services se trouvent à l'adresse <http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estimf.asp>

Tableau 10 : Initiatives horizontales

Au cours des trois prochaines années, Transports Canada participera aux initiatives horizontales suivantes avec d'autres ministères ou organismes à titre de ministère responsable ou de partenaire :

- 1. Initiative horizontale de sûreté maritime (responsable)
- 2. Initiative horizontale de la porte du corridor de l'Asie-Pacifique (responsable)
- 3. Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (partenaire)
- 4. Fonds sur l'infrastructure frontalière (partenaire)
- 5. Projet de gazoduc de la vallée du Mackenzie et activités d'exploration et d'exploitation du pétrole et du gaz dans les Territoires du Nord-Ouest (partenaire)
- 6. Partenariat Nord-Américain pour la sécurité et la prospérité (partenaire)

Des renseignements additionnels sur ces initiatives horizontales se trouvent à l'adresse http://www.tbs-sct.gc.ca/ma/eppl-lbdtp/hrdb-rhbd/dep-min/dep-min_f.asp

Tableau 8 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert

(suite)

4.	Programme de contributions aux fonds d'exploitation, d'immobilisations et de lancement nécessaires pour les services de transport ferroviaire passagers dans les régions et les localités éloignées
5.	Fonds affecté à l'infrastructure des transports pour la porte et le corridor de l'Asie-Pacifique
6.	Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires
7.	Subvention pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland en vertu de la <i>Loi sur l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland</i> (législatif)

Pour plus d'information sur les programmes de paiements de transfert susmentionnés, consulter le site Web suivant : <http://www.tbs-scl.gc.ca/est-pre/estlmf.asp>

Tableau 8 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert (suite)

2008-2009	
1.	Subvention à la province de la Colombie-Britannique au titre des services de traversier et de cabotage et de transport de passagers
2.	Paielements à l'appui de l'amélioration des passages à niveau approuvée en vertu de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i>
3.	Programme de contribution à la sûreté maritime
4.	Contribution pour services de traversier et de cabotage pour passagers et marchandises
5.	Fonds affecté à l'infrastructure des transports pour la porte et le corridor de l'Asie-Pacifique
6.	Programme de contributions aux fonds d'exploitation, d'immobilisations et de lancement nécessaires pour les services de transport ferroviaire passagers dans les régions et les localités éloignées
7.	Entente pour le développement du réseau routier de l'Outaouais
8.	Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires
9.	Subvention pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland en vertu de la <i>Loi sur l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland</i> (législatif)
10.	Plan d'action 2000 sur les changements climatiques – Programme de démonstration en transport urbain
2009-2010	
1.	Subvention à la province de la Colombie-Britannique au titre des services de traversier et de cabotage et de transport de passagers
2.	Paielements à l'appui de l'amélioration des passages à niveau approuvée en vertu de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i>
3.	Contribution pour services de traversier et de cabotage pour passagers et marchandises

Au cours des trois prochaines années, Transports Canada gèrera les programmes de paiements de transfert d'une valeur de plus de 5 millions de dollars énumérés ci-dessous :

Tableau 8 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert

2007-2008	
1.	Subvention à la province de la Colombie-Britannique au titre des services de traversier, de cabotage et de transport de passagers
2.	Paiements à l'appui de l'amélioration des passages à niveau approuvée en vertu de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i>
3.	Programme de contribution à la sûreté maritime
4.	Contribution pour services de traversier et de cabotage pour passagers et marchandises
5.	Programme stratégique d'infrastructures routières :
	<ul style="list-style-type: none"> • Volet Routes • Initiative de transport aux passages frontaliers • Planification des transports et intégration modale • Initiative des systèmes de transport intelligents
6.	Fonds affectés à l'infrastructure des transports pour la porte et le corridor de l'Asie-Pacifique
7.	Entente pour le développement du réseau routier de l'Outaouais
8.	Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires
9.	Programme de contributions aux fonds d'exploitation, d'immobilisations et de lancement nécessaires pour les services de transport ferroviaire passagers dans les régions et les localités éloignées
10.	Programme de contribution pour renforcer la sûreté du transport ferroviaire de passagers et du transport urbain
11.	Subvention pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland en vertu de la <i>Loi sur l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland</i> (législatif)
12.	Plan d'action 2000 sur les changements climatiques – Programme de démonstration en transport urbain

Evaluation environnementale stratégique

Conformément à la directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale stratégique des projets de politiques, de plans et de programmes et à l'énoncé de politique de Transports Canada sur l'évaluation environnementale stratégique, chaque projet de politique, plan et programme nécessitant l'approbation du ministre ou du Cabinet, notamment les initiatives réglementaires, doit être soumis au processus d'évaluation environnementale stratégique.

Pour plus d'information, consulter le site Web à l'adresse suivante :

<http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/evaluationenvironnementale/eespolitique/procesus.htm>.

Réglementation	Résultats prévus
<p>entrera en vigueur pour l'année modèle 2011. Le ministre des Transports, en collaboration avec le ministre des Ressources naturelles, élaborera un règlement qui permettra de consolider l'engagement volontaire pris par l'ensemble de l'industrie automobile en 2005 et qui prévoit une réduction de 5,3 Mt de GES d'ici 2010, grâce à des améliorations continues de la consommation de carburant des véhicules automobiles.</p> <p>Répercussion élevée, en particulier en ce qui concerne l'industrie et les consommateurs. Quant aux incidences sur la consommation de carburant et les réductions des émissions, elles seront fonction des normes établies à la suite des consultations auprès des intervenants à l'échelle nationale et de l'analyse approfondie qui sera entreprise au cours de l'exercice 2007-2008 (Répercussion élevée).</p>	<p>consultations avec les intervenants à l'échelle nationale. Lors de la rédaction de son règlement provisoire aux fins de publication dans la <i>Gazette du Canada</i>, Transports Canada tiendra compte des commentaires reçus des intervenants lors des consultations et des résultats des études et autres analyses.</p>

Réglementation		Résultats prévus
l'Examen ministériel des questions de pilotage. Les diverses initiatives réglementaires visent l'amélioration des pratiques et des procédures de pilotage dans les quatre régions de pilotage pour ceux qui se prévalent de ces services. (Répercussion moyenne)		l'introduction et la mise en oeuvre du nouveau Règlement.
Modifications proposées au Règlement sur la sûreté du transport maritime afin d'accroître la sûreté des traversiers intérieurs, à la suite d'une autre analyse de risque et des consultations auprès de l'industrie en 2007. (Répercussion moyenne)		Accroître la sûreté des traversiers intérieurs. Cette mesure sera réalisée par l'introduction et la mise en oeuvre du nouveau Règlement.
Modifications au Règlement sur la sûreté maritime afin d'établir les exigences en matière de certification pour les officiers de sûreté de navire, telles que l'exige l'Organisation maritime internationale. (Répercussion élevée)		Uniformité de la certification des officiers de sûreté de navire. Cette mesure sera réalisée par l'introduction et la mise en oeuvre du nouveau Règlement.
Aux termes des exigences adoptées par l'Organisation maritime internationale, les navires ressortissants à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) seront tenus de transmettre des renseignements comme l'identité du navire, puis la date et l'heure de la position aux termes des exigences internationales de sûreté. Le système à longue portée d'identification et de localisation des navires aura pour but d'accroître la sûreté du transport maritime international en suivant les bâtiments via satellite. (Répercussion élevée)		Accroître la sûreté du transport maritime international et la connaissance du domaine. Cette mesure sera réalisée par l'introduction et la mise en oeuvre du nouveau Règlement.
Etablissement d'un règlement et/ou de mesures de sûreté aux fins du contrôle des bagages enregistrés, conformément à l'engagement du Ministre d'assurer le contrôle intégral des bagages enregistrés dans tous les aéroports désignés à compter du 1 ^{er} janvier 2006. (Répercussion élevée)		Amélioration de la sûreté du transport aérien, conformité aux normes internationales. Cette mesure sera réalisée par la mise en oeuvre du nouveau Règlement.
Le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses sera modifié pour l'harmoniser avec les accords internationaux, préserver la réciprocité avec les dispositions américaines, réviser les normes sur les moyens de confinement afin de refléter les nouveaux développements techniques et normes de construction et de faire face aux nouveaux enjeux. (Répercussion moyenne)		Amélioration du niveau de sécurité en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses.
Un nouveau règlement sera élaboré et mis en oeuvre en vertu de la Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles, telle que modifiée par la Loi canadienne sur la qualité de l'air proposée, qui		Transports Canada diffusera un document de travail portant sur les options en matière de réglementation avant la tenue de

Réglementation	Résultats prévus
<p>Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance (révisé), impose des exigences en matière de compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance, dont certaines modifications sont en cours en vertu de l'actuelle Loi, afin d'améliorer l'administration du processus d'examen à suivre, au moyen d'une réforme de la réglementation, en vertu de la nouvelle loi, dans le but de composer avec la question de l'agrément des fournisseurs de cours. (LMC et LMC 2001) (Répercussion moyenne)</p>	<p>Renforcement de la sécurité maritime pour les exploitants d'embarcation de plaisance et la communauté de plaisanciers. Cette mesure sera réalisée par l'introduction et la mise en oeuvre du nouveau Règlement.</p>
<p>Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires (nouveau) : structure d'application graduelle et moyens efficaces de dissuasion à contrevenir à la Loi et visant les bâtiments exploités dans les eaux canadiennes. (LMC 2001) (Répercussion moyenne)</p>	<p>Amélioration de la conformité et de la sécurité maritime. Cette mesure sera réalisée par l'introduction et la mise en oeuvre du nouveau Règlement.</p>
<p>Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement (nouveau), afin de rationaliser les règlements existants qui régissent le chargement et l'arrimage des cargaisons. (LMC) (Répercussion moyenne)</p>	<p>Renforcement de la sécurité maritime. Cette mesure sera réalisée par l'introduction et la mise en oeuvre du nouveau Règlement.</p>
<p>Règlement sur les abordages (révisé), pour promouvoir des mesures uniformes et la conduite sécuritaire des bâtiments. (LMC 2001) (Répercussion moyenne)</p>	<p>Plus grande uniformité des règlements et renforcement de la sécurité en ce qui concerne la conduite des bâtiments. Cette mesure sera réalisée par l'introduction et la mise en oeuvre du nouveau Règlement.</p>
<p>Règlement sur le personnel maritime (nouveau), afin de rationaliser en un seul règlement les prescriptions relatives à l'armement en équipage et à la certification et d'ajouter un élément de main-d'oeuvre. (LMC 2001) (Répercussion moyenne)</p>	<p>Plus grande rationalisation et harmonisation des règlements et sécurité accrue pour les passagers et l'équipage. Cette mesure sera réalisée par l'introduction et la mise en oeuvre du nouveau Règlement.</p>
<p>En vertu de la Loi sur le pilotage, les quatre administrations de pilotage doivent fournir des services de pilotage sécuritaires et efficaces. Les modifications proposées au Règlement général sur le pilotage découlent d'études distinctes sur les risques de pilotage menées par ces administrations depuis 2001 sur une série de recommandations contenues dans le rapport de 1999 sur</p>	<p>Service de pilotage sécuritaire et efficace destiné aux bâtiments commerciaux dans les eaux canadiennes de pilotage obligatoire. Cette mesure sera réalisée par</p>

Réglementation		Résultats prévus	
<p>Présentation de la version préliminaire d'un règlement en vue d'harmoniser les prescriptions législatives américaines concernant les ensembles de retenue pour enfant aux fins de publication dans la Partie I de la <i>Gazette du Canada</i> (répercussion moyenne).</p>		<p>Par l'intermédiaire d'une publication dans la Partie I de la <i>Gazette du Canada</i>, le Ministère invitera les intervenants à faire part de leurs commentaires sur son initiative d'harmonisation avec les prescriptions législatives américaines ayant trait aux ensembles de retenue d'enfant et aux procédures de mise à l'essai. Une telle harmonisation permettrait aux consommateurs canadiens d'acheter des produits semblables à ceux vendus aux États-Unis..</p>	
<p>Des modifications à la norme sur la sécurité des véhicules automobiles du Canada 114 « Système de verrouillage et d'immobilisation » (répercussion moyenne).</p>		<p>Harmonisation avec les prescriptions législatives de la réglementation américaine qui a fait l'objet d'une révision récemment.</p>	
<p>Une mise à jour en profondeur du programme de prévention de la pollution de Transports Canada par l'intermédiaire du nouveau <i>Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux en vertu des dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada</i>. Ce nouveau règlement permettra au Canada d'adhérer aux annexes facultatives IV, V et VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) et la Convention internationale sur le contrôle des systèmes antipolluants (répercussion moyenne).</p>		<p>Diminution des incidents polluant le milieu marin causés par les navires.</p> <p>Cela sera rendu possible grâce à l'introduction et à la mise en oeuvre du nouveau règlement.</p>	
<p><i>Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux</i> (révisé) qui prévoit l'imposition de restrictions à la conduite des embarcations et à la navigation dans les eaux canadiennes. (LMC et LMMC 2001) (répercussion moyenne)</p>		<p>Renforcement de la sécurité maritime.</p> <p>Cette mesure sera réalisée par l'introduction et la mise en oeuvre du nouveau Règlement.</p>	

Résultats prévus	Réglementation
<p>contrôle.</p>	<p>d'harmoniser les prescriptions législatives en matière d'équipement et de performance du Canada pour les systèmes électroniques de contrôle de la stabilisation avec celles proposées aux États-Unis en introduisant un nouveau document de normes techniques (répercussion élevée).</p>
<p>En réponse aux demandes des gouvernements provinciaux et territoriaux, limiter l'importation de véhicules à vieille technologie et potentiellement non sécuritaires et qui ne sont pas construits ni certifiés selon les normes de sécurité ou d'émissions du Canada.</p>	<p>Une modification au paragraphe 4(2) du <i>Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles</i> admissibles qui ne satisfont pas aux ans l'âge des véhicules <i>automobiles faisant passer de 15 à 25</i> normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada (répercussion moyenne).</p>
<p>La mise en évidence de la vulnérabilité des véhicules lents comme partenaires si les provinces ou les territoires les autorisent à circuler parmi les autres catégories de véhicules. Aide aux consommateurs à se conformer aux prescriptions législatives provinciales et territoriales ayant trait au marquage des véhicules lents.</p>	<p>Une modification à la norme sur la sécurité des véhicules automobiles du Canada 500 « Véhicules à basse vitesse » - Ajout d'une prescription législative concernant l'apposition d'un écusson sur les véhicules lents (répercussion moyenne).</p>
<p>En publiant une ordonnance intermédiaire, le Ministère s'attend à pouvoir autoriser des ensembles de retenue d'enfant pour des enfants pesant jusqu'à 65 livres plutôt que 48 livres ce qui permettra une harmonisation avec les modifications apportées récemment à la réglementation des États-Unis.</p>	<p>Ordonnance intermédiaire pour les ensembles de retenue d'enfant (répercussion moyenne).</p>
<p>Une harmonisation avec plusieurs prescriptions législatives américaines ayant trait aux ancrages d'attache pour sièges d'enfant dans les véhicules, et traitement de plusieurs préoccupations soulevées par le Comité mixte permanent d'examen de la</p>	<p>Présentation de la version finale d'un règlement concernant les ancrages d'attache pour sièges d'enfant dans les décapotables aux fins de publication dans la Partie II de la <i>Gazette du Canada</i> et l'harmonisation avec de nombreuses prescriptions législatives américaines ayant trait aux ancrages d'attache pour sièges d'enfant dans les différentes catégories de véhicules. Le projet de règlement traitera également de plusieurs propositions présentées par le CMP (répercussion moyenne).</p>

Réglementation	Résultats prévus
<p>une protection optimale aux occupants qui ont bouclé leur ceinture et pour minimiser les blessures causées par les systèmes de retenue des occupants (répercussion élevée).</p> <p>Des modifications au <i>Règlement sur la sécurité des pneus de véhicule automobile</i> sera modifié en introduisant trois documents de normes techniques qui comprendront une norme nouvelle et plus rigoureuse s'appliquant à tous les pneus utilisés sur les véhicules dont le poids n'excède pas 4 536 kg (répercussion moyenne).</p>	<p>Amélioration à la sécurité routière en raison du nombre moins élevé d'éclatements de pneus qui peuvent causer des accidents. Les prescriptions législatives canadiennes et américaines en matière de sécurité des pneus seront également harmonisées.</p>
<p>Des modifications à la norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 110 et 120, régissant les choix de pneus et de jantes pour tous les véhicules automobiles (répercussion moyenne).</p>	<p>Aider les propriétaires et les exploitants de véhicules à déterminer plus facilement la capacité de charge et la pression de gonflage des pneus, et à identifier les pneus défectueux en cas de rappel. Les prescriptions législatives canadiennes et américaines seront également harmonisées.</p>
<p>Des modifications à la norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada 216 relative à l'écrasement du pavillon d'un véhicule afin d'accroître la sécurité des occupants du véhicule en cas d'accident comportant un capotage. Cette modification permettra de mettre à jour les normes de sécurité sur l'écrasement du pavillon actuellement en vigueur pour les véhicules automobiles et les autobus scolaires (répercussion moyenne).</p>	<p>Harmonisation avec les normes de sécurité récemment proposées par le gouvernement des États-Unis par la modification à la norme de sécurité canadienne concordante.</p>
<p>Des modifications à la norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada 206 « Serrures de porte et composants de retenue de porte » (répercussion moyenne).</p>	<p>Des options permettant au Canada soit d'harmoniser les prescriptions législatives canadiennes en matière de sécurité avec celles des États-Unis ou d'adopter un règlement technique mondial promu par le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules.</p>
<p>Une nouvelle norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada 126 — Systèmes électroniques de contrôle de la stabilité. La modification proposée au <i>Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles</i> permettra</p>	<p>Diminution du nombre de décès et de blessures dans les cas d'accidents impliquant un seul véhicule en raison d'une perte de</p>

Réglementation		Résultats prévus	
Des modifications au Règlement de l'aviation canadien pour assurer une approche cohérente à l'établissement de rapports sur l'entretien hivernal des pistes et l'état de surface aux grands aéroports (répercussion moyenne).	À cette fin, il est nécessaire d'exiger des rapports de mesures sur la glissance des chaussées aéronautiques l'hiver aux aéroports canadiens et d'harmoniser les éléments techniques des prescriptions législatives ayant trait à l'entretien hivernal avec celles prescrites par les États-Unis.	leur permettront de prendre les mesures qui s'imposent pour prévenir les impacts sans perte de contrôle.	
		Opérations aériennes hivernales plus sécuritaires aux aéroports canadiens.	
		Des modifications au Règlement de l'aviation canadien consolident les règlements et les normes en vigueur régissant le processus de certification des produits aéronautiques (répercussion moyenne).	
Des modifications au Règlement de l'aviation canadien introduiront des normes de certification spécifiques aux hydroaéroports qui seront équivalentes aux normes hydroaéroports déjà en vigueur pour les aérodomes terrestres (répercussion moyenne).	À cette fin, on mettra en place des processus d'accès conviviaux, moins compliqués qui sont harmonisés avec les processus de certification étrangers équivalents afin de permettre à l'industrie canadienne d'en tirer le maximum d'avantages.	Un processus général harmonisé de certification des produits aéronautiques.	
		Des modifications au Règlement de l'aviation canadien régissant le processus de certification des produits aéronautiques (répercussion moyenne).	
Des modifications au Règlement de l'aviation canadien introduiront des normes de certification spécifiques aux hydroaéroports qui seront équivalentes aux normes hydroaéroports déjà en vigueur pour les aérodomes terrestres (répercussion moyenne).	À cette fin, on adoptera un nouveau régime de certification pour les hydroaéroports.	Nouveau régime de certification pour les hydroaéroports qui donnera lieu à des opérations plus sécuritaires aux hydroaéroports.	
		À cette fin, on adoptera un nouveau régime de certification pour les hydroaéroports.	
Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 208 — Systèmes de retenue des occupants en cas de collision frontale : une recherche plus approfondie et une étude coûts-avantages sont en cours pour veiller à ce que les ceintures de sécurité et les coussins gonflables assurent		Protection accrue des occupants en cas de collisions frontales.	

Tableau 7 : Plan réglementaire du Ministère

Réglementation	Résultats prévus
<p>Des modifications à la Loi sur l'aéronautique sont en cours pour traiter de la gestion de la fatigue, de l'assurance-responsabilité, des systèmes de gestion des compagnies aériennes, de l'analyse et des rapports sur les données de sécurité, de la protection dans les cas de déclaration volontaire n'entraînant pas de mesures disciplinaires ainsi que des nouveaux instruments de conformité et d'application de la loi (répercussion moyenne).</p>	<p>Des prescriptions législatives modernisées pour répondre aux besoins de l'industrie. À cette fin, on procédera à une mise à jour du cadre législatif qui tient compte des besoins économiques de son secteur d'activités tout en assurant la sécurité du public voyageur.</p>
<p>Des modifications au Règlement de l'aviation canadien pour y introduire l'exigence pour les aéroports, les unités de formation au pilotage et les plus petits exploitants commerciaux de mettre en place un système de gestion de la sécurité, qui intègre les opérations et les systèmes techniques à la gestion des ressources financières et humaines (répercussion moyenne).</p>	<p>Opérations sécuritaires et respect du Règlement de l'aviation canadien. Pour ce faire, on élaborera un processus systématique, explicite et exhaustif pour la gestion des risques à la sécurité, qui intègre les opérations et les systèmes techniques (y compris la gestion des ressources financières et humaines), pour toutes les activités pertinentes à une entreprise. Le processus, appelé système de gestion de la sécurité (SGS) – vise à renforcer la sécurité d'une entreprise dans son ensemble, en identifiant les problèmes qui pourraient contribuer à réduire les marges de sécurité et en y apportant des mesures correctives.</p>
<p>Des modifications au Règlement de l'aviation canadien remplaceront les prescriptions législatives en matière de dispositifs avertisseurs de proximité du sol (GPWS) pour l'installation de systèmes d'avertissement et d'alarme d'impact (TAWS) à bord des avions commerciaux et des avions à turbomoteur non commerciaux ayant six sièges passagers ou plus. Les TAWS possèdent une technologie plus sophistiquée que les GPWS (répercussion moyenne).</p>	<p>Protection accrue des passagers et de l'équipage en réduisant les risques d'accidents. Les prescriptions législatives canadiennes seront plus conformes à celles des autres administrations où les TAWS sont déjà prescrits.</p> <p>À cette fin, on procédera à l'installation de TAWS qui donneront un avertissement précoce aux équipages de vol et</p>

Tableau 6 : Besoins de ressources par direction ou secteur

2007-2008 ¹				
(en milliers de dollars)	Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation en appui à un réseau de transport sûr et sécuritaire	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	Politiques et programmes en appui au développement durable	Total des dépenses prévues
Sous-ministre adjoint – Sécurité et Sûreté	407 231	-	2 584	409 815
Sous-ministre adjoint – Politiques	-	135 404	-	135 404
Sous-ministre adjoint – Programmes ²	-	(98 898)	102 382	3 484
Directeur général régional, Atlantique	40 787	7 925	3 009	51 721
Directeur général régional – Québec	46 763	31 049	3 246	81 058
Directeur général régional – Ontario	50 518	10 506	2 906	63 929
Directeur général régional – Prairies et Nord	51 083	8 844	5 209	65 136
Directeur général régional, Pacifique	45 144	6 629	5 677	57 450
Total	641 525	101 459	125 013	867 997

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

Nota :

1. À la suite de la décision n° 832871 du CT en date du 22 juin 2006, les sociétés d'État ont été retirées de l'architecture des activités de programme de Transports Canada pour devenir des entités distinctes au sein du Ministère.
2. Le secteur Sous-ministre adjoint – Programmes inclut toutes les recettes nettes en vertu d'un crédit relatives à l'activité de programme « Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché ». Les recettes nettes en vertu d'un crédit prévues sont supérieures aux dépenses prévues et le montant est, par conséquent, présenté entre parenthèses.

Tableau 5 : Sources des recettes disponibles et des recettes non disponibles (suite)

Recettes non disponibles

(en milliers de dollars)				Total des recettes non disponibles			
Prévision des dépenses 2006-2007 ¹	Dépenses prévues 2007-2008	Dépenses prévues 2008-2009	Dépenses prévues 2009-2010	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché			
• Actifs non liés à la navigation – Voie maritime du Saint-Laurent	5 200	5 200	5 200	• Wagons-tremies (location, règlement de dommage, taxe de stationnement de wagons)			
	12 534	12 986	13 760	• Recherche et développement – recettes en redevance			
				• Honoraires des administrations portuaires canadiennes			
				• Actifs non liés à la navigation – Voie maritime du Saint-Laurent			
				• Wagons-tremies (location, règlement de dommage, taxe de stationnement de wagons)			
15 000	15 000	15 000	15 000	Total des recettes non disponibles			
32 734	33 186	33 960	33 960				

Total des recettes disponibles et des recettes non disponibles				414 177	396 435	385 784	371 620
--	--	--	--	---------	---------	---------	---------

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

1. Réflète les meilleures prévisions des dépenses prévues à la fin de l'exercice selon les données réelles au 31 décembre 2006.

Tableau 5 : Sources des recettes disponibles et des recettes non disponibles

(suite)

Recettes disponibles (suite)

Prévision des dépenses	2006-2007 ¹	Dépenses prévues 2007-2008	Dépenses prévues 2008-2009	Dépenses prévues 2009-2010	(en milliers de dollars)	
<ul style="list-style-type: none"> Recettes provenant de locations et concessions Produit des ventes et de la formation Recettes diverses 	7 792	7 105	6 637	6 576	Politiques et programmes en appui au développement durable	
	103	110	110	110		
	172	120	120	120		
	324 761	320 262	309 094	294 983		
<ul style="list-style-type: none"> Recettes provenant de locations et concessions Produit des ventes et de la formation Recettes diverses 	100	103	82	76	Total des recettes disponibles	
	3	-	-	-		
	68	10	10	10		
	171	112	91	85		
					381 443	363 249
					351 824	337 660

Tableau 5 : Sources des recettes disponibles et des recettes non disponibles

(en milliers de dollars)				Prévision des dépenses 2006-2007 ¹	Dépenses prévues 2007-2008	Dépenses prévues 2008-2009	Dépenses prévues 2009-2010
Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation en appui à un réseau de transport sûr et sécuritaire							
•	Frais d'utilisation en vertu du <i>Règlement de l'aviation canadien</i>	8 018	8 375	8 328	8 332		
•	Entretien des aéronefs et services de vol	31 651	23 770	23 770	23 770		
•	Frais d'utilisation en vertu du <i>Règlement sur la sûreté maritime</i>	7 884	7 621	7 591	7 591		
•	Recettes provenant du Programme du registre des véhicules importés	4 000	755	755	755		
•	Inspections et certifications	1 279	379	379	379		
•	Paiements de loyer du Centre d'essais pour véhicules automobiles	280	280	280	280		
•	Recettes provenant de locations et concessions	1 022	808	649	598		
•	Produit des ventes et de la formation	719	812	812	812		
•	Recherche et développement	844	-	-	-		
•	Recettes diverses	815	75	75	75		
Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché				56 511	42 875	42 639	42 592
•	Recettes provenant des prévisions fournies par les services aériens	240	160	160	160		
•	Recettes des ports publics provenant des frais d'utilisation et des permis d'utilisation de quai	7 830	8 415	8 431	8 431		
•	Recettes des aéroports provenant des frais d'utilisation et des contrats de services	5 220	5 150	5 165	5 165		
•	Administrations aéroportuaires – paiements de loyer et de biens meubles	302 175	298 048	287 317	273 267		
•	Recherche et développement	1 230	1 154	1 154	1 154		

Tableau 4 : Sommaire des dépenses d'immobilisations par activité de programme

Prévision des dépenses 2006-2007 ¹	Dépenses prévues 2007-2008	Dépenses prévues 2008-2009	Dépenses prévues 2009-2010
(en milliers de dollars)			
• Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation en appui à un réseau de transport sûr et sécuritaire	37 486	28 830	12 112
• Administration canadienne de la sûreté du transport aérien ²	96 091	-	-
• Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	37 478	38 970	58 550
• Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. ²	2 836	-	-
• Marine Atlantique S.C.C. ²	8 907	-	-
• VIA Rail Canada Inc. ²	16 000	-	-
• Politiques et programmes en appui au développement durable	3 496	5 460	4 338
Total	202 294	73 260	75 000
			75 000

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

1. Réflète les meilleures prévisions des dépenses prévues à la fin de l'exercice selon les données réelles au 31 décembre 2006.
2. À la suite de la décision n° 832871 du CT en date du 22 juin 2006, les sociétés d'État ont été retirées de l'architecture des activités de programme de Transports Canada pour devenir des entités distinctes au sein du Ministère.

Tableau 3 : Services reçus à titre gracieux

(en milliers de dollars)		2007-2008
<ul style="list-style-type: none">• Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)• Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le Secrétaire du Conseil du Trésor (SCT) du Canada (sauf les fonds renouvelables). Contributions de l'employeur aux régimes d'avantages sociaux des employés et dépenses payées par le SCT.• Indemnisation des victimes d'accidents du travail assurée par Ressources humaines et Développement des compétences Canada• Traitements et dépenses connexes liés aux services juridiques fournis par le ministère de la Justice	25 957	25 979
	4 247	3 485
	Total des services reçus à titre gracieux en 2007-2008	
	59 668	

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

Tableau 2 : Crédits et postes législatifs indiqués dans le Budget principal

2007-2008			
Credit ou poste législatif	Libellé tronqué pour le crédit ou le poste législatif	Budget principal 2007-2008 (en milliers de dollars)	Budget principal 2006-2007 (en milliers de dollars)
1	Dépenses de fonctionnement	318 413	234 692
5	Dépenses en capital	73 260	76 455
10	Subventions et contributions	313 145	296 228
(L)	Ministère des Transports — allocations de salaires et d'automobile	75	73
(L)	Versements à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada à l'égard de l'abolition des péages sur le pont Victoria à Montréal et pour la réfection de la voie de circulation du pont.	3 300	3 300
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	68 658	. 66 781
(L)	Paielements au titre des ententes relatives à la Voie maritime du Saint-Laurent	26 900	23 900
(L)	Subventions accordées à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	55 276	53 928
	Crédits non requis		
-	Paielements versés à VIA Rail Canada Inc. ¹	-	169 001
-	Paielements versés à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien ¹	-	381 366
-	Paielements versés aux Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. ¹	-	30 488
-	Paielements versés à Marine Atlantique S.C.C. ¹	-	80 980
	Total pour le Ministère	859 027	1 417 192

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

(L) : Législatif

1. À la suite de la décision n° 832871 du CT en date du 22 juin 2006, les sociétés d'État ont été retirées de l'architecture des activités de programme de Transports Canada pour devenir des entités distinctes au sein du Ministère.

Tableau 1 : Dépenses prévues du Ministère et équivalents temps plein (suite)

Prévision des dépenses	Dépenses prévues ²	Dépenses prévues	Dépenses prévues	(en milliers de dollars)	
				2006-2007 ¹	2007-2008 ²
● Aliénation des terres à l'Aéroport Mirabel – Frais d'administration	-	4 727	3 348	2 842	
	-	8 970	7 232	4 415	
Total des rajustements					670 081
Total des dépenses prévues	1 355 723	867 997	737 716		
Total des dépenses du Ministère	1 348 482	894 479	763 086	694 773	
Moins : Recettes non disponibles ⁴	32 734	33 186	33 960	33 960	
Plus : Coût des services reçus à titre gracieux ⁵	25 493	59 668	59 330	58 652	
Total des dépenses du Ministère	1 348 482	894 479	763 086	694 773	
Équivalents temps plein	4 936	5 090	5 012	4 902	

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

La différence entre les dépenses prévues de 2007-2008 à 2006-2007 est principalement due aux sociétés d'État qui ne font pas partie de l'architecture des activités de programme de Transports Canada. Pour les dépenses prévues sur la période de trois ans, les facteurs qui ont contribué à la diminution des dépenses s'expliquent principalement par : la cession continue de ports et d'aéroports, la réduction progressive des programmes de paiements de transfert comme le Programme stratégique d'infrastructures routières, le Programme de contribution à la sûreté maritime et le Plan d'action 2000 sur les changements climatiques, ainsi que par la hausse des réductions pour assurer l'efficacité et l'approvisionnement imposées par le Comité d'examen des dépenses du Cabinet.

1. Réflète les meilleures prévisions de dépenses prévues à la fin de l'exercice d'après les données réelles au 31 décembre 2006.
2. Les dépenses prévues nettes représentent la somme des montants provenant du Budget principal des dépenses et des rajustements prévus pour chacun des exercices.
3. À la suite de la décision n° 832871 du CT en date du 22 juin 2006, les sociétés d'État ont été retirées de l'architecture des activités de programme de Transports Canada pour devenir des entités distinctes au sein du Ministère.
4. Pour plus d'information, consulter le tableau 5 – Sources des recettes disponibles et des recettes non disponibles par activité du programme.
5. Pour plus d'information, consulter le tableau 3 – Services reçus à titre gracieux.

3.3 Tableaux financiers

Tableau 1 : Dépenses prévues du Ministère et équivalents temps plein

(en milliers de dollars)				Prévision des dépenses	Dépenses prévues 2007-2008 ¹	Dépenses prévues 2008-2009	Dépenses prévues 2009-2010
•	Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation en appui à un réseau de transport sûr et sécuritaire	547 857	675 560	556 392	534 929		
•	Administration canadienne de la sûreté du transport aérien ³	446 962	-	-	-		
•	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	392 363	421 625	465 047	414 341		
•	Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. ³	30 293	-	-	-		
•	Marine Atlantique S.C.C. ³	84 980	-	-	-		
•	VIA Rail Canada Inc. ³	169 001	-	-	-		
•	Politiques et programmes en appui au développement durable	65 710	125 091	60 869	54 056		
Budget principal des dépenses budgétaires (brut)		1 737 166	1 222 276	1 082 308	1 003 326		
Moins : Recettes disponibles ⁴		381 443	363 249	351 824	337 660		
Total du Budget principal des dépenses		1 355 723	859 027	730 484	665 666		
Rajustements :							
•	Cadre de politique économique pour les aéroports du Canada – Frais d'appel pour l'OTC	-	-	(275)	(275)		
•	Cadre de politique économique pour les aéroports du Canada – Frais d'appel pour l'OTC	-	(100)	(100)	(100)		
•	Aéroport international de Gander (GIAA)	-	2 300	2 500	-		
•	Collectivités – Infrastructure stratégique – Toronto Transit Commission	-	660	686	707		
•	Collectivités – Infrastructure stratégique – Routes 50, 185, 35 et 20 au Québec	-	382	393	535		
•	FCIS – Route 175	-	529	545	566		
•	FIF – Routes 35, 55, 73/173	-	130	135	140		
•	Vérification interne – Fonctionnement	-	342	-	-		

3.2 Liens du Ministère avec les secteurs de résultats du gouvernement du Canada

Activité de programme (en milliers de dollars)	Postes budgétaires 2007-2008 ¹							Rajustements (dépenses prévues non indiquées dans le Budget principal)	Total des dépenses prévues
	Fonction- nement	Immobili- sations	Subven- tions	Contribu- tions et autres paiements de transfert	Dépenses brutes	Recettes dis- ponibles	Net = total pour le Budget principal		
1 – Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation en appui à un réseau de transport sûr et sécuritaire	519 399	28 830	430	126 901	675 560	(42 704)	632 856	8 669	641 525
2 – Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	151 377	38 970	25 909	205 369	421 625	(320 433)	101 192	267	101 459
3 – Politiques et programmes en appui au développement durable	106 519	5 460	-	13 112	125 091	(112)	124 979	34	125 013
Total	777 295	73 260	26 339	345 382	1 222 276	(363 249)	859 027	8 970	867 997

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

L'activité de programme n° 1 contribue à la réalisation du secteur de résultats « Collectivités sécuritaires et sûres » du gouvernement du Canada.

L'activité de programme n° 2 contribue à la réalisation du secteur de résultats « Marché sûr et équitable » du gouvernement du Canada.

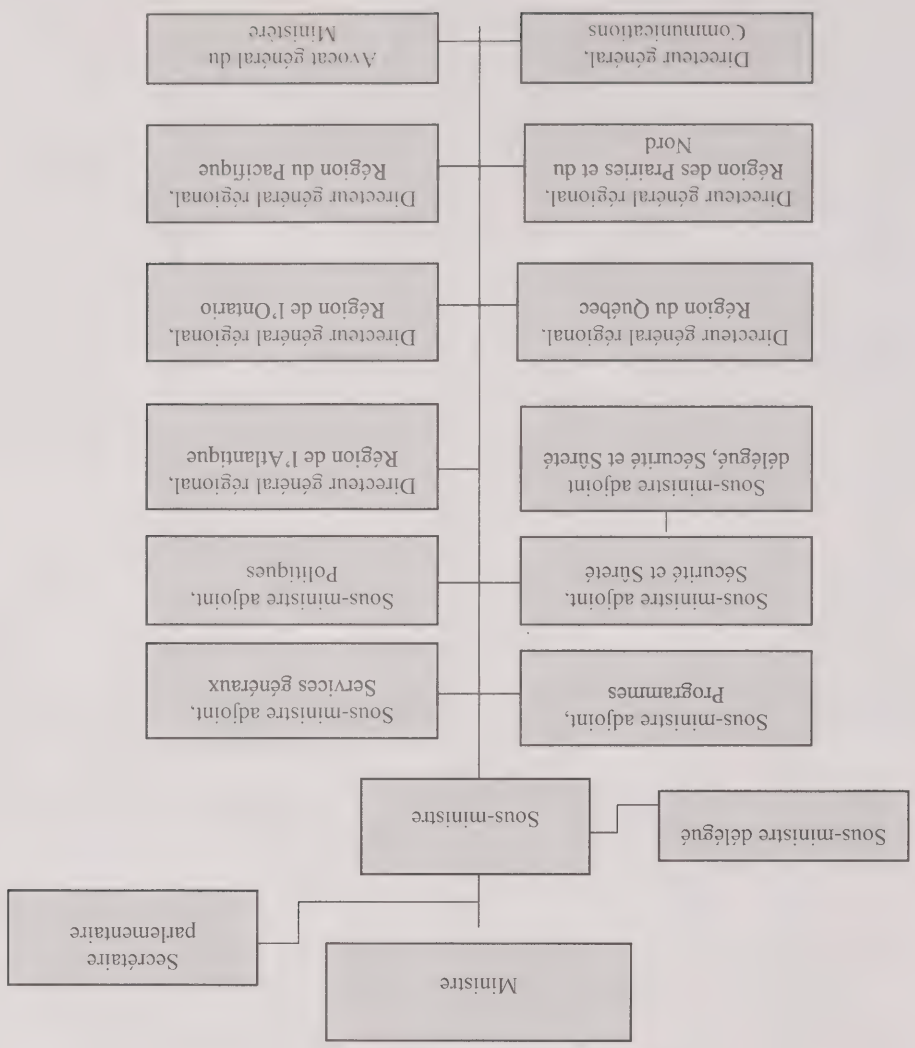
L'activité de programme n° 3 contribue à la réalisation du secteur de résultats « Croissance économique durable ».

1. À la suite de la décision n° 832871 du CT en date du 22 juin 2006, les sociétés d'État ont été retirées de l'architecture des activités de programme de *Transports Canada pour devenir des entités distinctes au sein du Ministère*

3.1 Renseignements sur l'organisation

À l'administration centrale de Transports Canada, cinq sous-ministres adjoints – Politiques, Programmes, Services généraux, Sécurité et Sûreté, un sous-ministre adjoint associé, Sécurité et Sûreté – relèvent du sous-ministre, tout comme l'administration ministérielle, comprenant le groupe Communications, les Services juridiques ministériels et un sous-ministre délégué. Cinq directeurs généraux régionaux – Atlantique, Québec, Ontario, Prairies et Nord, et Pacifique – relèvent également du sous-ministre. Chacun de ces dirigeants organisationnels est responsable de la gestion de son organisation et de l'atteinte des résultats fixés pour les activités énoncées dans l'architecture des activités de programme.

ORGANIGRAMME DU MINISTÈRE



SECTION III – INFORMATION ADDITIONNELLE

Transports Canada a lancé un certain nombre d'initiatives visant à renforcer son PNSA. Le Ministère a prévu des fonds additionnels pour augmenter la fréquence des patrouilles antipollution, ce qui a permis d'étendre la surveillance de la pollution à des secteurs où il n'y a habituellement pas de patrouille, comme l'Arctique. Les autres initiatives comprennent le partage des tâches avec d'autres ministères afin de s'assurer que chaque heure de surveillance est aussi productive que possible, ainsi que l'amélioration de l'équipement de surveillance propre à sa mission. En 2004-2005, le Ministère a confié à contrat le premier de deux ensembles intégrés d'équipement de surveillance de la pollution maritime, en vue de mieux protéger les ressources océaniques du Canada. L'aéronef de surveillance de la pollution a effectué sa mission inaugurale le 29 novembre 2006 muni de son nouvel équipement de surveillance. Les efforts de Transports Canada seront maintenus pour continuer à améliorer l'efficacité du PNSA. À l'automne 2007-2008, on s'attend à ce que le deuxième système soit opérationnel et que des membres d'équipage ayant reçu une formation y soient affectés. L'objectif de Transports Canada est que le Canada soit reconnu comme l'une des nations les plus compétentes dans le domaine de la reconnaissance maritime aérienne.

Transports Canada surveille attentivement les navires qui transitent dans les eaux canadiennes en vertu du Programme national de surveillance aérienne (PNSA). Le PNSA est le principal moyen qui permet de détecter la pollution par les hydrocarbures causée par les navires dans les eaux relevant de la compétence du Canada. Les éléments de preuve recueillis dans le cadre du PNSA sont utilisés par Transports Canada et Environnement Canada pour appliquer les dispositions de toute la législation canadienne pertinente aux déversements illégaux par les navires, y compris la *Loi sur la marine marchande du Canada* et la *Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*. Au niveau international, la surveillance aérienne est pratiquée sur une grande échelle et perçue comme le moyen le plus efficace de détecter les déversements d'hydrocarbures.

Transports Canada exécutera aussi les tâches précisées dans le Plan de gestion des sites contaminés du Ministère. Le plan, qui répond à une exigence du Conseil du Trésor, énonce la stratégie quinquennale du Ministère pour gérer ses sites contaminés et repérer les sites suspects de contamination. En plus du financement provenant du Ministère, on aura recours au Plan d'action accéléré pour les lieux contaminés fédéraux afin d'amorcer ou d'accélérer le travail d'évaluation et d'assainir les sites à risque élevé.

En 2007-2008, Transports Canada poursuivra ses recherches et ses études de faisabilité pour le développement d'un système de surveillance aérienne automatisée et d'un système de surveillance des sites contaminés. Le plan, qui répond à une exigence du Conseil du Trésor, énonce la stratégie quinquennale du Ministère pour gérer ses sites contaminés et repérer les sites suspects de contamination. En plus du financement provenant du Ministère, on aura recours au Plan d'action accéléré pour les lieux contaminés fédéraux afin d'amorcer ou d'accélérer le travail d'évaluation et d'assainir les sites à risque élevé.

Le défi le plus important à la croissance soutenue et à la prospérité de l'aérospatiale civile. posséder des données essentielles pour s'attaquer aux effets environnementaux, qui représentent recherches permettront au gouvernement, à l'industrie et aux décideurs de la collectivité de pour atténuer ces effets. Les connaissances et les capacités acquises dans le cadre de ces les incertitudes associées aux effets de l'aviation sur l'environnement et l'élaboration des solutions groupe effectuée de la recherche fondamentale et du développement technologique afin de réduire de la main-d'œuvre pour l'amélioration de la mobilité, de l'économie et de l'environnement. Le favoriser des percées technologiques, opérationnelles, politiques, ainsi que des progrès au niveau consortium international, bien au fait des besoins à l'échelle nationale et internationale pour membres du milieu universitaire, de l'industrie et du gouvernement et qui a pour but de créer un Administration (NASA). PARTNER est un partenariat de longue date qui regroupe des Aviation Administration (FAA) des États-Unis et la National Aeronautics and Space pour l'atténuation du bruit et des émissions du transport aérien (PARTNER) dirigé par la Federal En 2007-2008, Transports Canada renouvellera son engagement envers le Centre d'excellence

2.1.3.3 Protection environnementale et mesures correctives

décisionnel.

suivi informatif, qui comprend aussi une intégration antérieure de l'EES dans le processus l'EES, par l'intermédiaire d'outils comme des séances de formation sur l'EES et un système de les bureaux de première responsabilité dans le but d'améliorer le processus et la conformité de plans et aux programmes. Les Affaires environnementales prévoit collaborer étroitement avec environnementales dans l'élaboration et l'analyse des initiatives pertinentes aux politiques, aux aux objectifs de développement durable du Ministère en intégrant les questions

En outre, l'évaluation environnementale stratégique (EES) permet aux décideurs de contribuer d'une politique du gouvernement fédéral).

cadre de l'évaluation environnementale du projet (qui sera en place jusqu'à la mise en œuvre

Au cours de 2007-2008, le comité de projet d'évaluation environnementale du niveau des directeurs généraux adoptera une démarche provisoire en vue d'établir la portée de l'évaluation (qui pourrait être en place jusqu'à ce que la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* puisse être modifiée) et une démarche provisoire visant à dialoguer avec les Autochtones dans le

Compte tenu de cette charge de travail, un examen stratégique des besoins de ressources en matière d'évaluation environnementale a été entrepris en 2006, y compris l'identification de mesures visant à accroître l'efficacité. En 2007-2008, le Ministère continuera à examiner les procédures, à instaurer des mesures visant à améliorer l'efficacité et à élaborer des documents d'orientation dans le but d'exécuter le programme d'évaluation environnementale de la manière la plus efficace sans compromettre la grande qualité des évaluations environnementales réalisées.

Au cours de l'exercice 2006-2007, la réalisation d'évaluations environnementales aux termes de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* pour des projets nécessitant une autorisation aux termes de la *Loi sur la protection des eaux navigables* a continué à représenter une charge de travail importante tant pour le personnel de l'administration centrale que pour celui des régions. Des évaluations environnementales sont en cours ou terminées pour de nombreux projets, dont des ponts, des barrages, des installations de gaz naturel liquéfié, des mines, des fermes aquicoles et des pipelines.

2.1.3.2 Évaluation environnementale

En janvier 2007, Transports Canada, Environnement Canada et l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) ont signé conjointement un protocole d'entente visant à réduire les émissions et les gaz à effet de serre provenant des locomotives. Ce protocole doit demeurer en vigueur jusqu'en 2010 et la réglementation sera présentée en 2011, en vertu des dispositions de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Transports Canada, en collaboration avec Environnement Canada et l'ACFC, prévoit organiser un atelier gouvernement-industrie sur les émissions des locomotives au cours de la durée de ce protocole.

Depuis 1999, le programme Sur la route du transport durable de Transports Canada a financé des projets innovateurs à petite échelle pour élargir le choix d'options de transport durable dont disposent les Canadiens. Le programme vise l'amélioration de la qualité de l'air et la santé, et la mise à profit d'autres avantages en appuyant le travail d'organismes sans but lucratif dans l'ensemble du Canada. En 2007-2008, le Ministère s'efforcera de renouveler le programme.

Transports Canada a collaboré avec des autorités municipales et régionales à la démonstration d'approches innovatrices et intégrées en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre par le secteur du transport urbain des voyageurs dans le cadre du Programme de démonstration en transport urbain. Ces démonstrations encouragent les transferts de mode et l'abandon des véhicules à passager unique en offrant aux résidents un choix élargi d'options de transport durable. Les leçons tirées de ces démonstrations et d'autres études de cas canadiennes réussies sont diffusées pour encourager l'adoption à plus grande échelle des approches conçues. En 2007-2008, le programme continuera d'appuyer les projets de démonstration actuels et de partager les leçons apprises et les résultats par l'entremise du réseau d'information du programme.

effet de serre des véhicules légers de 5,3 mégatonnes (Mt) en 2010. L'accord conclu donne aux consommateurs des choix écoénergétiques, met l'accent sur des mesures immédiates pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et offre une solution économique au gouvernement, à l'industrie et aux consommateurs.

Un comité de surveillance conjoint gouvernement-industrie a été constitué pour assurer le suivi du rendement de l'industrie canadienne de l'automobile aux termes de ce protocole d'entente. Transports Canada, Environnement Canada et Ressources naturelles Canada sont représentés au sein du comité. Les réductions des émissions seront contrôlées année après année, avec des objectifs annuels intermédiaires d'ici 2010. Les rapports annuels du comité seront communiqués au public, tout comme le protocole d'entente.

Le gouvernement du Canada a l'intention de réglementer la consommation d'essence des véhicules automobiles après l'expiration du protocole d'entente entre l'industrie automobile et le gouvernement du Canada. Le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités en collaboration avec le ministre des Ressources naturelles, élaborera une réglementation à partir de l'engagement volontaire pris collectivement par l'industrie automobile en 2005. Cette nouvelle réglementation sera préparée et appliquée en vertu de la *Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles* telle que modifiée par la *Loi canadienne sur la qualité de l'air* proposée, qui doit entrer en vigueur pour les modèles de l'année 2011.

Transports Canada et Environnement Canada appuieront un protocole d'entente négocié avec l'Association des chemins du Canada prévoyant que l'industrie ferroviaire réduise ses émissions de polluants atmosphériques conformément aux normes de la Environmental Protection Agency des États-Unis sur les polluants atmosphériques et continue d'améliorer son rendement en matière d'émissions de gaz à effet de serre entre 2006 et 2010. Transports Canada élaborera et appliquera, en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, une nouvelle réglementation qui entrera en vigueur en 2011.

L'Arctique est extrêmement vulnérable aux changements climatiques et à ses répercussions. Historiquement, le rude environnement rendait l'accès aux ressources difficile. Cependant, au cours des 50 dernières années, les conditions climatiques changeantes associées aux progrès technologiques et à la demande accrue de ressources, ont augmenté l'accessibilité et le taux de développement dans le Nord. Il va sans dire que les changements climatiques sont devenus un facteur de premier plan qui influe sur l'avenir du Nord. Même si l'augmentation de l'accessibilité et de l'activité maritime nécessitera un soutien accru et présente de plus grands risques pour l'environnement, il en résultera également un développement social et économique grâce à la hausse des investissements, à la construction d'infrastructures et à l'amélioration de l'accès aux biens, aux services et aux fournitures. Dans le cadre du Groupe de travail sur la Protection de l'environnement marin arctique (PEMA), le Canada (Transports Canada), la Finlande et les États-Unis mèneront une étude de trois ans intitulée « Évaluation de la navigation maritime dans l'Arctique » dans le but d'étudier les activités maritimes actuelles et futures dans l'Arctique et les incidences sociales, économiques et environnementales connexes que l'augmentation des activités maritimes pourraient avoir sur les résidents de l'Arctique. La version définitive du rapport doit être présentée lors de la sixième réunion ministérielle du Conseil de l'Arctique à l'automne 2008.

2.1.3.1 Changement climatique et assainissement de l'air

Le gouvernement du Canada est déterminé à élaborer et à mettre en oeuvre un programme environnemental visant à réduire les gaz à effet de serre et assurer à la population canadienne de l'air, de l'eau, des sols et de l'énergie propres. Le programme environnemental sera efficace, réaliste et axé sur la réduction durable des émissions au Canada tout en assurant la vitalité de son économie. Le gouvernement élaborera des solutions qui auront des avantages concrets sur l'environnement et la santé pour le Canada et qui amélioreront sa capacité de commercialiser de nouvelles technologies sur le marché international.

La première partie de ce programme environnemental portera sur des mesures ayant trait à la réglementation, à la politique et au programme pour tenir compte de la pollution atmosphérique et des émissions de gaz à effet de serre. L'intention du gouvernement concernant les mesures réglementaires a été communiquée en octobre 2006 lors du dépôt de la *Loi canadienne sur la qualité de l'air*.

Transports Canada joue un rôle de pointe en matière de politiques sur le changement climatique et l'assainissement de l'air liées au transport. Il collabore avec d'autres ministères et intervenants afin d'élaborer et d'analyser de nouvelles politiques et mesures de réduction des émissions provenant du secteur des transports.

Le Ministère a examiné de nouvelles occasions de réduire les polluants atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre, en appui au programme environnemental du gouvernement. En 2007-2008, il présentera de nouvelles initiatives et accroîtra la portée des programmes existants dans le cadre de la Stratégie écoTransports. Le Programme des véhicules à technologie de pointe prendra fin le 31 mars 2007. Dans le cadre de la Stratégie écoTransports, le ministre a annoncé le 14 février 2007 le nouveau Programme écoTechnologie pour les véhicules qui fera fond sur les leçons tirées du PVT. Le Programme écoTechnologie pour les véhicules ira plus loin afin d'évaluer et de mettre à l'essai une gamme de technologies respectueuses de l'environnement à utiliser sur les camions légers. La démonstration de voitures de tourisme les plus propres et les plus efficaces au monde accroîtra la sensibilisation et aidera à mettre à la disposition des Canadiens les faits dont ils ont besoin pour éclairer l'acquisition d'un véhicule dans l'avenir. Le programme fonctionnera en étroite collaboration avec l'industrie automobile et se penchera sur des façons de réduire les obstacles à l'introduction d'une plus vaste gamme de technologies dans le marché canadien. Le Fonds de démonstration de technologies du transport des marchandises et les programmes d'incitatifs en matière de technologies du transport des marchandises ont pris fin le 31 mars 2007. Le 15 février 2007, le ministre a annoncé six nouvelles initiatives écoMarchandises visant à réduire les effets du transport des marchandises sur l'environnement et la santé par l'adoption accélérée d'une technologie de réduction des émissions. L'initiative sur l'alimentation à quai des navires aidera à réduire les émissions des navires dans le port. Le Programme écoMobilité, annoncé le 13 février 2007, aidera à élargir la disponibilité d'options commodes de transport durable pour les Canadiens intéressés à réduire l'utilisation de leur voiture de tourisme.

Le 5 avril 2005, le gouvernement du Canada et l'industrie automobile ont signé un accord sur des mesures pour lutter contre le changement climatique. Aux termes de l'accord, les fabricants automobiles prendront des mesures volontaires pour réduire les émissions annuelles de gaz à

Il existe un besoin continu de relever les défis systémiques et d'exploiter les possibilités, afin d'assurer une plus grande intégration là où c'est possible. Les efforts visant à influer à la fois sur l'offre et la demande en matière de transport seront cruciaux pour la constitution d'un réseau de transport plus durable. Les efforts devront aussi de plus en plus viser à assurer l'efficacité du réseau de transport urbain, à réduire les encombrements et à améliorer la qualité de l'air.

Le fait d'influencer les choix des Canadiens en matière de transport par l'intermédiaire d'initiatives visant une plus grande sensibilisation et du transfert des connaissances est un excellent moyen pour le gouvernement de réaliser des réductions importantes au niveau des émissions provenant des transports, de la demande d'infrastructures et d'améliorer la santé des Canadiens par des choix de modes alternatifs et actifs. Transports Canada dispose aussi d'autres éléments importants comme les nouvelles technologies qui appuient le transport durable et la possibilité d'élargir son rôle en recherche et développement axé sur le transport durable. Le gouvernement fédéral continuera à promouvoir le rendement énergétique des véhicules et fera en sorte que l'industrie automobile atteigne les cibles visant à réduire les émissions prévues dans le Protocole d'entente volontaire gouvernement-industrie sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Grâce à un effort centralisé, Transports Canada tentera d'organiser et d'améliorer la collecte, la diffusion et l'analyse de données sur le transport durable dans tous les modes, ce qui signifie l'élaboration de nouveaux outils de collecte et d'analyse de données pour améliorer le processus décisionnel. Le projet reposera sur la capacité de Transports Canada d'effectuer une analyse des politiques et de donner des avis sur les questions relatives à l'environnement et au développement durable dans le domaine des transports. Les objectifs propres à ce projet comprendront l'élaboration de cadres d'analyse et la tenue d'études visant à élaborer ces cadres en fonction de questions environnementales essentielles pour améliorer le processus décisionnel. L'élaboration d'outils analytiques permettra d'améliorer l'évaluation des changements climatiques, les options pour réduire les polluants nuisibles à la qualité de l'air, les coûts et les incidences de même que d'autres avantages comme la réduction de l'encombrement, le cas échéant.

Le défi en bout de ligne consiste à adopter une approche systémique pour réaliser une intégration judicieuse des enjeux environnementaux à la politique sur les transports. À cette fin, Transports Canada adoptera une approche intégrée et exhaustive en matière d'élaboration et de gestion des politiques et des programmes pour traiter les enjeux liés au développement durable et à l'environnement qui sont propres au secteur des transports, à l'échelle du gouvernement. Le Ministère collaborera avec ses partenaires et intervenants pour surmonter ces défis.

Responsabilité environnementale : priorités du programme

Afin de promouvoir un réseau de transport écologiquement responsable qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable, Transports Canada fera porter ses efforts sur des activités et des initiatives clés qui appuient les trois priorités du programme : changement climatique et assainissement de l'air, évaluation environnementale et protection environnementale et mesures correctives.

Le transport des marchandises contribue grandement à l'économie du Canada, tant par la part qu'il occupe dans l'activité économique que par son rôle habilitant en ce qui a trait au transport des produits vers les marchés. La croissance des échanges commerciaux et les changements dans les activités liées au transport de marchandises, comme les modèles de livraison juste à temps, entraînent une augmentation considérable de l'activité dans tous les modes. Dans l'ensemble, on prévoit une hausse de 60 % du transport de marchandises entre 1990 et 2020. L'augmentation la plus importante s'effectuant dans les secteurs du transport aérien et routier.

conséquences n'en demeurent pas moins importantes.

création d'emploi, développement des quartiers et construction d'infrastructures, les à plusieurs possibilités en termes d'économie et de développement, notamment en termes de intégrale des collectivités durables. Bien que le taux de croissance urbaine rapide ait donné lieu transport efficace, sûr, sécuritaire et respectueux de l'environnement constitue une composante Etant donné la forte concentration de la population dans les zones urbaines, un réseau de

smog urbain.

d'oxydes de soufre et 5 % des émissions de particules (PM_{2.5}) – les principales composantes du des émissions de monoxyde de carbone, 24 % des émissions de COV, 3 % des émissions 2002, les transports étaient responsables d'environ 53 % de toutes les émissions de NO_x, 59 % produites au Canada provenaient des transports, dont les deux tiers des régions urbaines. En transports en particulier. En 2004, environ 25 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) de gaz à effet de serre constitue toujours un véritable défi pour le Canada et le secteur des nombreuses incidences sociales, économiques et environnementales. La réduction des émissions des Canadiens. La mauvaise qualité de l'air est un problème grandissant en raison de ses incidence sur l'environnement, en particulier dans les zones urbaines où résident environ 80 % De multiples facteurs provenant du transport des personnes et des marchandises ont une

Responsabilité environnementale : défis et possibilités

Indicateurs de progrès
<ul style="list-style-type: none">• Réduction des émissions totales de gaz à effet de serre par mode (essence routière, diesel routier, carburant aérien, diesel ferroviaire et carburant maritime), les camionnettes, l'économie moyenne de carburant pour les véhicules utilitaires légers, les camionnettes, les camions de gros tonnage, les locomotives et les navires.• Pollution atmosphérique moyenne par véhicule utilitaire léger (là où des données sont disponibles).• Diminution de la pollution atmosphérique totale par tonne-km pour le camionnage pour compte d'autrui, le transport maritime, ferroviaire et aérien.• Réduction des émissions de gaz à effet de serre liées aux activités de Transports Canada.• Nombre de sites contaminés de Transports Canada ayant fait l'objet d'un assainissement ou d'une gestion des risques.

gouvernement fédéral d'instaurer des mesures visant à réduire les émissions provenant à la fois des polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre attribuables au secteur des transports. À cette fin, le gouvernement prendra des mesures immédiates pour s'attaquer aux émissions du secteur des transports. De façon plus particulière, Transports Canada élaborera une nouvelle réglementation qui limitera les émissions des nouveaux véhicules automobiles et du secteur ferroviaire et s'assurera que les normes internationales sur les émissions attribuables au transport maritime et aérien s'appliquent au Canada. De plus, le gouvernement introduira de nouveaux programmes dans le cadre de la stratégie écoTransports, annoncée en février 2007.

Transports Canada a déposé sa quatrième Stratégie de développement durable (SDD) triennale successive le 13 décembre 2006. Pour cette stratégie, Transports Canada a choisi de privilégier trois thèmes au cœur même du transport durable, soit le transport urbain, le transport commercial de marchandises et le transport maritime. Ces thèmes ont permis au Ministère d'orienter ses efforts et de se concentrer sur un nombre restreint d'engagements importants et axés sur les résultats. Le plan d'action de la SDD 2007-2009 comporte sept défis stratégiques, découlant de la stratégie de 2004-2006. Au cours de l'exercice 2007-2008, le Ministère continuera à mettre en oeuvre les engagements et les objectifs de la stratégie 2007-2009 (voir le tableau 11 SDD pour les détails sur les engagements de 2007-2008). Un nouvel élément de la stratégie 2007-2009 est l'engagement d'établir un fonds interne pouvant aller jusqu'à un million de dollars par année pour les trois ans de la SDD. Ce fonds appuiera des projets novateurs qui contribueront de façon importante au transport durable, et les projets approuvés seront considérés comme des engagements dans le cadre de la SDD. Les projets pour l'exercice 2007-2008 seront sélectionnés au début de 2007.

Dans sa *Stratégie de développement durable 2004-2006*, Transports Canada avait inclus un défi clé visant l'amélioration de la gestion environnementale des terrains et des activités de Transports Canada. Le Ministère a relevé ce défi permanent au moyen de son Système de gestion environnementale (SGE). Le SGE aide le Ministère à mieux comprendre la nature des incidences du transport sur l'environnement. Ce système a mené à l'élaboration de programmes dans les domaines de l'évaluation environnementale, de l'assainissement des sites contaminés, de la protection de l'environnement et de la gestion des biens immobiliers. En 2007-2008, le SGE continuera à aider le Ministère en lui facilitant la compréhension et la gestion des répercussions du transport sur l'environnement.

En 2007-2008, Transports Canada mettra sur pied de nouveaux programmes dans le cadre de la stratégie de écoTransports pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et les polluants atmosphériques. Ces programmes favoriseront l'application de technologies propres pour les véhicules personnels et les transporteurs de marchandises dans tous les modes et élargiront l'éventail des options de transport durable pour les Canadiens. Les programmes s'adresseront aux entreprises, aux gouvernements, aux associations de l'industrie et aux consommateurs afin de réduire l'impact environnemental du secteur des transports par l'intermédiaire de démonstrations, des projets pilotes, la mise en valeur de solutions de rechange et le renforcement de la capacité. Plus de détails sur ces programmes sont fournis ci-après.

L'encadré ci-dessous présente quelques indicateurs de rendement de haut niveau qui serviront à suivre les progrès accomplis dans l'atteinte des objectifs du Ministère en matière de transport durable.

obligatoires pour les transporteurs maritimes internationaux canadiens par le Règlement sur la gestion de la sécurité, qui a introduit le Code international de gestion de la sécurité (ISM) en 1998 et élargi la portée de son application en 2002. Transports Canada a connu une certaine réussite en termes de promotion de l'adoption volontaire du code ISM par les entreprises nationales de transport maritime. Le Ministère a également élaboré des documents d'orientation pour les petits navires de transport de passagers qui ont des activités internationales et pour lesquels la mise en oeuvre d'un code ISM à grande échelle ne serait pas réalisable.

Transports Canada examine des façons d'accroître la mise en oeuvre de ces systèmes et évalue les divers secteurs du transport maritime à la recherche d'occasions d'accroître la participation et continuera à travailler avec l'industrie maritime au cours des prochaines années afin de cerner les possibilités d'utiliser les principes du SGS pour améliorer continuellement le régime de sécurité et de sûreté maritime au Canada.

La mise en oeuvre des systèmes de gestion de la sûreté est un effort coordonné des groupes responsables de la sûreté aérienne, maritime et ferroviaire. En 2007, Transports Canada poursuivra ses recherches, ainsi que ses consultations auprès des intervenants en vue d'évaluer l'état de préparation de l'industrie en ce qui a trait à la sûreté pour la mise en oeuvre des SGS. En outre, en 2007, le Ministère concentrera ses activités sur l'élaboration de politiques et la conception de programmes afin que leur mise en oeuvre soit bien engagée en 2009.

2.1.3 Résultat stratégique : Un réseau de transport respectueux de l'environnement contribuant à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable

Même si le transport offre de nombreux avantages économiques et sociaux, la circulation des personnes et des biens peut avoir une incidence environnementale importante susceptible de provoquer à son tour des répercussions sociales et économiques. Une prise de décision efficace pour le transport durable exige que l'on tienne compte de l'environnement tout autant que des facteurs économiques et sociaux. Les incidences environnementales du transport comprennent la pollution de l'air et de l'eau, la pollution par le bruit, les émissions de gaz à effet de serre et la perte de terres agricoles et d'habitats fauniques. Ces pressions sont causées par diverses activités de transport, dont la construction d'infrastructures, l'exploitation des aéroports et des ports; l'exploitation et l'entretien du réseau routier; la production, l'exploitation, l'entretien et l'élimination des véhicules; enfin, la consommation d'énergie.

Transports Canada continuera de promouvoir un réseau de transport respectueux de l'environnement en développant et en mettant en oeuvre des programmes et des politiques favorisant le développement durable afin de protéger le milieu naturel. Le transport durable étant une responsabilité partagée, le Ministère collaborera avec ses partenaires et les intervenants, y compris le grand public, le secteur des transports, les autres ministères du gouvernement fédéral, les provinces, les territoires, les municipalités ainsi que les organisations internationales.

En 2007-2008, un point d'un grand intérêt sera la qualité de l'air et la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le Programme de réglementation de la qualité de l'air permettra au

et de la performance économique de l'industrie. Le Ministère continuera à mettre en oeuvre cette approche en 2007-2008.

En septembre 2006, un Groupe de travail sur les systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté a été mis sur pied avec le mandat d'encourager une compréhension commune des SGS et des SGStu et d'élaborer une approche cohérente au sein de toutes les activités de programme du Groupe Sécurité et Sûreté de Transports Canada. Le groupe de travail continuera à consacrer ses efforts à l'élaboration d'un plan stratégique intitulé : *Avancer vers l'avant : Changer la culture de sécurité et de sûreté*, en collaboration avec les directions générales de Aviation civile, la Sûreté ferroviaire, la Sécurité ferroviaire et le transport urbain, la Sécurité maritime, la Sûreté maritime, les Services des aéronefs, et les Stratégies et Intégration. Ce plan stratégique comprendra la vision et l'orientation stratégique de Transports Canada en ce qui a trait au programme de surveillance réglementaire pour la sécurité et sûreté au cours des cinq prochaines années. En termes d'avantages, ce groupe de travail permettra d'améliorer les communications et de renforcer les liens entre les modes quant à l'application des SGS et des SGStu, et d'améliorer le processus décisionnel ainsi que la collaboration au niveau des projets et des applications connexes.

Étant donné que les systèmes de gestion de la sécurité constituent le moyen le plus prometteur de prévenir les accidents dans l'aviation civile, Transports Canada continuera à apporter des améliorations au *Règlement de l'aviation canadien (RAC)*, principalement en ce qui a trait aux aéroports, aux hydroaérodromes et aux organismes de maintenance agréés. Transports Canada mettra également en place l'infrastructure nécessaire pour permettre la mise en oeuvre intégrale des SGS, comme l'application des systèmes de gestion des risques liés à la fatigue à titre expérimental dans des organismes choisis. La direction générale de l'Aviation civile de Transports Canada poursuivra sa restructuration entreprise en 2006 afin de s'adapter à la fois au milieu de travail en évolution et au nouveau cadre de réglementation. À l'externe, la mise en oeuvre des SGS dans les organisations du milieu de l'aviation nécessitera la présence d'experts dans tous les domaines de la direction générale de l'aviation civile pour qu'il y ait une véritable interaction avec tous les partenaires du domaine de la sécurité dans le milieu aéronautique dans le cadre d'équipes de travail multidisciplinaires. En conséquence, il a été décidé de procéder aux changements organisationnels en cours selon une approche progressive. Pour 2007, la priorité du Projet de mise en oeuvre de la transition de l'organisation à l'échelle nationale sera la conception détaillée de la structure organisationnelle.

Le Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire, entré en vigueur le 31 mars 2001, exige que les compagnies de chemin de fer assujetties à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* mettent en place et maintiennent des systèmes de gestion de la sécurité. En 2007-2008, le Ministère tiendra une tribune à l'intention des intervenants relativement à leurs expériences concernant la mise en oeuvre des SGS dans l'industrie ferroviaire, et procédera à la révision du Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire et des documents d'orientation.

Le Canada est l'un des pays membres de l'Organisation maritime internationale (OMI) qui a joué un rôle essentiel à l'égard de la mise en oeuvre des exigences des SGS sur tous les navires qui se livrent à des échanges internationaux. Les systèmes de gestion de la sécurité ont été rendus

D'autres aspects clés de la stratégie de réglementation de Transports Canada comprennent l'élaboration de règles conformes aux règles des autres organismes de réglementation, tant au Canada qu'à l'échelle internationale, et la tenue de consultations importantes ayant une vaste portée autant pour l'industrie que pour le public. Les consultations rigoureuses et exhaustives ont aidé à s'assurer que les prochaines réformes afférentes aux principales lois donneront lieu à des règles qui reflèteront les besoins et les préoccupations de l'industrie et du public :

- la *Loi sur l'aéronautique, de 1985*, sera modifiée pour aborder des dossiers comme la gestion de la fatigue, l'assurance-responsabilité, les systèmes de gestion des compagnies aériennes, l'analyse et le compte rendu des données de sécurité, la protection dans les cas de déclaration volontaire n'entraînant pas de mesures disciplinaires et de nouveaux instruments de conformité et d'application;
- la révision de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* se poursuit; des propositions de modifications sont prévues en 2007;
- la révision de la *Loi de 1985 sur la sécurité ferroviaire* sera entreprise en 2007 et sera une occasion pour le gouvernement fédéral d'identifier et de tenir compte de toutes les lacunes importantes que renferme cette loi, y compris les pouvoirs d'exécution limités, l'absence d'exigences de base en matière de sécurité, les difficultés en ce qui a trait à la délégation de pouvoirs, l'application incohérente des règles, le manque de clarté en matière de besoins techniques, et les limites juridictionnelles;
- la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* englobera les exigences à jour des conventions du travail maritime de l'Organisation internationale et de l'Organisation internationale du Travail et apportera clarté et uniformité, une adaptabilité plus rapide et une applicabilité générale des normes de travail maritime;
- la *Loi de 1993 sur la sécurité des véhicules automobiles* modernisera ses dispositions relatives à l'efficacité et à l'harmonisation de la réglementation, à la certification et à la mise à exécution, et à l'importation.

2.1.2.3 Systèmes de gestion de la sécurité et systèmes de gestion de la sûreté

Les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) et les systèmes de gestion de la sûreté (SGSu) sont des cadres formels d'intégration de la sûreté et de la sécurité dans les activités quotidiennes d'une entreprise de transport. Ils donnent lieu à l'établissement de responsabilités et de pouvoirs bien définis, à la détermination d'objectifs clairs et de cibles de rendement, à la gestion des risques et des menaces et à la conduite régulière d'inspections et d'évaluations internes. Dans un sens plus large, cela mène à une détection plus approfondie et à la résolution des problèmes systémiques éventuels en matière de sécurité ou sûreté. Transports Canada croit que les systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté contribueront à améliorer davantage la sécurité et la sûreté du réseau de transport.

En collaboration étroite avec l'industrie, la main d'œuvre et les autres parties intéressées, Transports Canada élaborera des plans afin de mettre en œuvre les SGS et les SGSu, au besoin. La mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité dans les organismes aéronautiques, ferroviaires et maritimes constitue la pierre angulaire de l'amélioration de la sécurité, de la sûreté

En 2007, dans le but d'améliorer la transparence du programme de l'Aviation civile, Transports Canada adaptera et coordonnera les communications, et ce, en éduquant les voyageurs et l'industrie relativement au partage des responsabilités en matière de sécurité. Cet objectif sera réalisé dans le cadre d'une campagne nationale de sensibilisation aux questions pertinentes à la sécurité des cabines comme les passagers turbulents, le ratio d'agents de bord et les dispositifs de retenue pour enfants.

Alors que Transports Canada s'apprête à réaliser la mise en œuvre intégrale de la *Directive du gouvernement sur les activités de réglementation*, il sera essentiel que le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne tienne les intervenants informés des questions qui les concernent. L'échange d'information intra et interministérielle et entre les directions est essentiel pour que les intervenants soient tenus au courant des différents enjeux. Grâce à la *Directive du gouvernement sur les activités de réglementation*, la direction générale de l'Aviation civile examinera la façon dont son processus réglementaire actuel peut tenir compte de façon plus efficace de questions telles que la santé et la sécurité au travail et le transport des marchandises dangereuses.

Transports Canada continuera à formuler des règlements efficaces en matière de sûreté maritime qui permettront au Canada de suivre l'évolution continue du contexte de réglementation de la sûreté maritime. Cette approbation a favorisé la mise en œuvre rapide de nouvelles mesures de sûreté tout en assurant le maintien de régimes de régimes de sûreté maritime par l'industrie. Transports Canada collabore avec l'Association canadienne de normalisation (CSA) à l'élaboration d'une nouvelle norme CSA pour la conception, la fabrication et l'utilisation au Canada de citernes amovibles selon les dernières recommandations de l'Organisation des Nations Unies (ONU) sur le transport des marchandises dangereuses. La CSA prévoit publier la norme à la fin de 2007 afin qu'elle soit par la suite intégrée à la réglementation sur le transport des marchandises dangereuses.

Cette norme permettra d'harmoniser les exigences du Canada avec les exigences internationales en matière de transport des marchandises dangereuses dans des citernes amovibles. De telles exigences nécessitent des règles pour la conception et la fabrication au Canada, de citernes amovibles conformes à la norme de l'ONU et pour leur approbation par le Canada, ainsi que pour la sélection et l'utilisation, la mise à l'essai et les réparations, au Canada, des citernes amovibles conformes à la norme de l'ONU peu importe où elles ont été approuvées et fabriquées. Cette mesure aidera à promouvoir le transport sûr et efficace des marchandises dangereuses dans des citernes amovibles au Canada et à l'étranger.

Les propositions canadiennes en ce qui a trait aux exigences de performance des grands réceptifs pour vrac (GRV) ont été retenues dans les recommandations de l'ONU sur le transport des marchandises dangereuses. L'élaboration de normes canadiennes appropriées est en cours afin de définir les exigences des recommandations de l'ONU relatives aux GRV, aux emballages normalisés et aux bouteilles à gaz. Cette mesure aidera à promouvoir le transport sûr et efficace des marchandises dangereuses dans ces différents contenants au Canada et à l'étranger, peu importe où ils sont conçus, approuvés ou fabriqués.

décembre 2007 afin d'accroître les moyens d'assurer un régime efficace de surveillance et d'application de la loi.

En 2007, Transports Canada propose d'amorcer le processus réglementaire en vue d'élaborer les modifications aux règlements sur la sécurité du transport maritime pour la certification des agents de sûreté des navires et des services de traversiers au Canada. Le travail commencera sur les importantes initiatives suivantes, identifiées par l'Organisation maritime internationale (OMI) comme étant à l'avant-scène de la sûreté maritime à l'échelle internationale. De plus, Transports Canada fera la promotion de la sûreté des transports et mettra en place des politiques et programmes nouveaux dans le but d'établir une approche commune à la sûreté sur le plan international. Ses efforts incluront des initiatives visant à : améliorer la sûreté de l'aviation (y compris du fret aérien), améliorer la sûreté des conteneurs et considérer des exigences en matière de sûreté pour les navires non ressortissants à SOLAS. Aussi, au cours des trois prochaines années, en collaboration avec d'autres ministères et partenaires internationaux, Transports Canada créera un environnement compatible de réglementation maritime permettant la mise en œuvre d'une approche uniforme concernant les navires et les cargaisons à destination des eaux nord-américaines ou s'y trouvant.

2.1.2.2 Réglementation intelligente

Au cours de l'an prochain, à titre d'un des principaux ministères de réglementation, Transports Canada continuera d'appuyer l'initiative de réglementation intelligente du gouvernement. En termes pratiques, cela signifie une réglementation davantage axée sur la sûreté et la sécurité, ce qui donne lieu à des interventions ciblées, et qui sont suffisamment souples pour faire place à l'innovation dans la poursuite des résultats.

Cette année, une initiative clé à Transports Canada sera de signer une entente avec l'industrie automobile en ce qui concerne la fabrication et l'utilisation d'appareils télématiques à bord des véhicules, comme pour la navigation, l'accès Internet et les cellulaires. Cette entente doit comprendre une norme de sûreté, des principes généraux et des éléments de traitement qui guideront la conception et l'évaluation des produits. La production d'appareils télématiques plus sûrs aidera à réduire les incidents liés à la distraction du conducteur et les collisions. Cette entente offrira à l'industrie plus de souplesse et de possibilités d'innovation en termes de conception des produits et elle n'exigera pas que le Ministère publie un nouveau règlement ou adapte un ancien règlement afin de répondre aux nouveaux progrès technologiques. Les consultations relatives aux conditions de l'entente progressent bien et devraient prendre fin en 2007.

En 2007, le programme relatif aux exploitants d'aéronefs d'État, un nouveau cadre réglementaire fondé sur le rendement, sera présenté. Ce programme s'appliquera à tout exploitant d'aéronefs d'État qui fournit des services aériens au nom de Sa Majesté du chef du Canada ou d'une province ou d'un territoire, et visera à tenir compte des réalités opérationnelles uniques et variées de ces exploitants. La gestion courante de ce programme sera assurée par la nouvelle Association canadienne des exploitants aériens gouvernementaux et Transports Canada, et reposera sur une solide structure de systèmes de gestion de la sécurité. L'Association et l'organisme de l'Aviation civile de Transports Canada ont élaboré conjointement une réglementation provisoire, qui fait actuellement l'objet d'une évaluation technique.

sûreté. En juin 2006, le gouvernement a annoncé que le programme sera élargi pour inclure les exploitants de traversiers intérieurs du Canada et qu'il sera prolongé de deux ans pour toutes les installations, autres que les administrations portuaires canadiennes. En 2007-2008, le programme continuera à financer des projets de renforcement de la sûreté dans les ports et les installations maritimes du Canada.

Le programme de contribution du Ministère pour les simulateurs marins, assorti d'une enveloppe de 7,2 millions de dollars du fédéral, aidera les provinces à moderniser leurs simulateurs servant à la formation maritime. Le programme appuie directement et fait progresser le mandat et l'objectif stratégique du Ministère en contribuant financièrement à la fourniture d'équipement ultramoderne pour la formation maritime sur simulateur qui permettra d'assurer le niveau de formation et de certification réglementaire des gens de mer, contribuant ainsi à la sécurité du réseau de transport maritime dans les eaux canadiennes et internationales.

L'efficacité de la sûreté maritime repose sur la compilation de données brutes et de renseignements recueillis auprès de sources ministérielles et générales dans le but de dresser un portrait de la situation maritime. La fonction des Centres d'opérations du secteur maritime (MSCO) est de permettre aux ministères et organismes de collaborer pour recueillir et analyser les renseignements en vue de procéder à un sérieux travail de sensibilisation dans leur secteur de responsabilité respectif concernant la sûreté des transports en général, mais plus particulièrement la sûreté maritime. Il est bon de souligner qu'il existe d'autres intérêts et exigences en matière de surveillance maritime qui ne sont pas entièrement couverts par les activités en cours. Des efforts ont été entrepris, comme l'initiative des MSCO sur les côtes est, la voie maritime du Saint-Laurent et ouest, en vue d'accroître de façon importante la capacité du Canada à tenir compte de ces exigences. En regroupant le personnel interorganisme civil et militaire, les MSCO permettront d'avoir un portrait plus clair quant à l'identification, aux intentions et aux mouvements des navires, du personnel et des cargaisons qui se dirigent vers les eaux canadiennes ou qui y naviguent déjà. L'objectif vise un milieu intégré où des renseignements cohérents et en temps opportun sur les navires d'intérêt pour le gouvernement du Canada peuvent être compilés rapidement et efficacement par les MSCO, sera en place pour informer les décideurs appropriés concernés. À l'heure actuelle, les principaux organismes et ministères, soit l'Agence des services frontaliers du Canada, la Garde côtière canadienne, la Gendarmerie royale du Canada, Transports Canada et le ministère de la Défense nationale travaillent ensemble à la mise au point d'un concept des opérations afin d'élaborer un portrait intégré de la situation maritime.

Transports Canada continuera de collaborer avec les intervenants à la mise en oeuvre du Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime (PHSTM). Les règlements sur la sécurité du transport maritime ont été modifiés le 30 novembre 2006, afin d'établir un programme fondé sur les risques pour assurer la sûreté des personnes dans les ports, ainsi que la prévention d'actes illégaux d'interférence avec les transports maritimes, en veillant à ce que les personnes qui sont en mesure de nuire à la sûreté du transport maritime n'obtiennent pas d'habilitation de sécurité. Au cours de la prochaine année, des lignes directrices opérationnelles et des systèmes seront mis en place pour instaurer le PHASTM dans les grands ports dans le cadre de la phase I du programme des règlements mentionnés ci-dessus. Un nouveau régime de pénalités administratives et monétaires entrera également en vigueur en

À l'échelon international, Transports Canada renforcera la sûreté des transports et mettra en oeuvre de nouvelles politiques et programmes en matière de sûreté, pour instaurer une approche commune de la sûreté. Les efforts incluent des initiatives pour améliorer la sûreté de l'aviation (ce qui inclut le fret aérien); l'instauration de normes comparables pour la vérification de la sûreté (p. ex., des passagers et de leurs bagages), la vérification des antécédents et l'amélioration de la sûreté des conteneurs.

Transports Canada a élaboré un programme de contribution de deux ans qui vise le secteur des trains de banlieue et du transport en commun qui compte un grand nombre de passagers, et plus particulièrement les grands réseaux de transport en commun, ainsi que l'équipement. Ce programme permettra d'accorder une aide financière aux exploitants des trains de banlieue et des transports en commun dans des grandes zones métropolitaines désignées afin d'accélérer la mise en place de mesures de sécurité nouvelles et renforcées. Au cours de la prochaine année, Transports Canada procédera avec ses partenaires à un examen de la sûreté des trains de banlieue et des transport en commun, dans le but de faire participer d'autres ministères et organismes, les gouvernements provinciaux et territoriaux, l'industrie et les intervenants dans un examen des questions pertinentes à la sûreté ferroviaire, et de formuler des solutions pour un régime de sûreté plus rigoureux fondé sur les risques. La portée de l'examen a été élargie pour inclure la sûreté des opérations des transports en commun particulièrement dans les zones à grande fréquentation. Les résultats de cet examen seront intégrés dans le plan d'action sur la sûreté des transports.

La sûreté maritime demeure l'une des grandes priorités du Canada puisqu'un réseau de transport maritime sécuritaire appuie une liaison commerciale essentielle qui relie le Canada au reste du monde. Depuis 2001, le gouvernement du Canada a investi presque 930 millions de dollars dans des initiatives de sûreté maritime auxquelles participent plusieurs ministères et organismes. Dans le cadre de cet investissement, le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime (GTISM) a été mis sur pied sous la direction de Transports Canada pour coordonner les efforts de sûreté maritime au nom du gouvernement du Canada.

Au cours des trois prochaines années, le GTISM continuera à faciliter et à élargir la collaboration et la coordination entre ses 17 ministères et organismes membres afin d'accroître l'échange d'information et d'améliorer l'interopérabilité entre les membres. Il continuera aussi à recenser les interventions du gouvernement fédéral à l'appui des obligations nationales et internationales en termes de sûreté maritime, à améliorer l'efficacité de la réalisation des initiatives de sûreté maritime et à faciliter la communication avec les autres ordres de gouvernement, le secteur privé, et les comités régionaux qui ont un intérêt ou des responsabilités dans ce domaine. Par ses efforts de facilitation, le GTISM tente de s'assurer que les initiatives de sûreté maritime du Canada sont efficaces et efficientes et qu'elles tirent parti des ressources et de l'expertise des nombreux ministères et organismes, en évitant le recoupement des efforts, et ce, vers un objectif commun : la sûreté du réseau de transport maritime. Dans le but d'atteindre cet objectif, le GTISM développera en 2007-2008 un cadre de rendement horizontal pour la sûreté maritime accompagné de mesures de rendement.

La sûreté des ports et des installations maritimes du Canada sera renforcée en vertu du Programme de contribution pour la sûreté maritime, un programme triennal de 115 millions de dollars lancé en 2004-2005 pour aider les ports et autres installations maritimes à renforcer la

Transports Canada s'efforcera de faire avancer les technologies de la sûreté au sein du réseau de transport canadien. En vue d'appuyer l'harmonisation des normes de sûreté, le Ministère poursuivra sa collaboration avec des experts techniques au Canada et à l'étranger, dans le but d'identifier les lacunes en matière de technologie de la sûreté et d'harmoniser l'orientation technique.

Transports Canada donnera son appui à la Commission d'enquête relative aux mesures d'investigation prises à la suite de l'attentat à la bombe commis contre le vol 182 d'Air India. En mai 2006, le gouvernement a constitué cette Commission en lui confiant le mandat d'examiner toutes lacunes dans l'enquête et de réagir à l'incident en présentant des recommandations pour améliorer la façon dont le gouvernement du Canada réagit face à un acte de terrorisme et traite les questions relatives à la sûreté nationale. En préparation aux audiences et pour répondre aux demandes d'information de la Commission, Transports Canada et d'autres ministères et organismes concernés identifient et examinent actuellement les documents pertinents et l'information dans le contexte de la sûreté nationale. La nature complexe et délicate de cette question nécessite de vastes consultations aux niveaux juridique et interministériel.

Transports Canada continuera de mettre au point un régime de sûreté dans les transports intégré et multimodal pour appuyer les Jeux Olympiques d'hiver de 2010 à Vancouver-Whistler. Il faudra notamment élaborer un concept des opérations pour les transports afin de s'assurer que les réseaux de transport aérien, maritime, ferroviaire et de transport en commun dans le cadre des Jeux d'hiver soient exploités d'une manière sûre, sécuritaire et efficace pour la durée des Jeux. La coordination de la planification à Transports Canada pour cet événement international de grande envergure se fait à la fois à l'administration centrale et dans les régions.

Dans le but d'accroître encore davantage la sûreté aérienne, Transports Canada collaborera avec les autres ministères et les intervenants concernés à l'élargissement du programme canadien d'évaluation des passagers aériens. Ce programme de protection des passagers ajoute une protection additionnelle en termes de sûreté aérienne en évitant que des individus qui représentent une menace immédiate montent à bord des aéronefs. De plus, le Ministère poursuivra la mise en place d'un programme global destiné à renforcer la sûreté du fret aérien et de la poste aérienne.

Les capacités en termes de préparatifs d'urgence et de contre-terrorisme demeurent un point central pour le Ministère en 2007-2008. Transports Canada exercera un rôle de premier plan, ou collaborera, à un certain nombre d'exercices d'entraînement de haut niveau en vue d'évaluer la capacité du Canada de réagir de façon rapide, décisive et efficace de concert avec d'autres partenaires dans l'éventualité d'un attentat terroriste, d'une menace à la sûreté comme une contamination radiologique, ou autres situations d'urgence.

Transports Canada poursuivra sa collaboration avec ses intervenants pour mettre sur pied le Programme d'habilitation de sûreté en matière de transport. L'objectif de ce programme est d'empêcher l'entrée non contrôlée dans une zone réglementée d'un port ou aéroport désigné. Les pièces d'identité des gens de mer délivrées par Transports Canada seront modernisées pour y inclure une habilitation de sûreté en matière de transport. Cela permettra d'accroître la sûreté maritime et de réduire les risques de menaces à la sûreté dans le réseau de transport.

d'anticiper les défis à venir, et d'établir les priorités pour l'affectation de nos ressources en vue d'assurer la sûreté dans l'ensemble du réseau de transport.

Étant donné que l'efficacité d'un réseau de transports est étroitement liée à sa sécurité, Transports Canada continue à appuyer des programmes essentiels du point de vue de l'amélioration de la sécurité de l'aviation dans le monde entier. Plus précisément, la poursuite de notre participation au Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité de l'Organisation de l'aviation civile internationale permettra à des régions désignées de la planète d'améliorer leurs capacités de supervision de la sécurité du transport aérien. Ce programme fournira une aide financière et non financière aux États en développement. Grâce à ces efforts de coopération technique internationale, Transports Canada continuera à mettre en oeuvre ses objectifs stratégiques, tout en exploitant les débouchés qui se présentent sur les marchés internationaux pour le secteur de l'aviation au Canada.

Transports Canada continuera à mettre en oeuvre les aspects liés au transport de la Déclaration sur l'établissement d'une frontière intelligente Canada-États-Unis et de son plan d'action connexe en 30 points, y compris la participation au groupe de travail sur la protection de l'infrastructure essentielle comme les aéroports, les ports, les ponts et les tunnels. Ce groupe de travail sert de forum pour mettre en évidence l'infrastructure essentielle d'intérêt commun qui traverse la frontière et pour échanger les informations.

Misant sur la réussite de la Déclaration sur l'établissement d'une frontière intelligente, Transports Canada élaborera et mettra en oeuvre de nouveaux programmes et de nouvelles politiques sur la sûreté des transports, aux termes du Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité (PSP), une initiative trilatérale du Canada, des États-Unis et du Mexique. Le PSP vise à renforcer la sûreté de l'Amérique du Nord et à promouvoir la qualité de vie de ses citoyens. Transports Canada, en collaboration étroite avec d'autres ministères fédéraux, les provinces et les territoires, les intervenants canadiens, les États-Unis et le Mexique, jouera un rôle crucial à l'égard de la mise en oeuvre de stratégies de sûreté des transports nord-américains en adressant les autres enjeux tels que la sûreté des transports aérien et maritime, de la préparation aux situations d'urgence et de la protection des infrastructures essentielles.

Transports Canada continuera à coordonner des initiatives et des programmes internationaux en matière de sûreté des transports en vue de définir une approche commune, y compris la coordination d'initiatives telles que celle du Renforcement des capacités en contre-terrorisme et l'initiative du Groupe d'experts sur la sécurité, la sûreté et la coopération en aviation (GESSCA). Transports Canada continuera également à accroître l'influence et la réputation du Canada sur la scène internationale en collaborant avec des organismes comme l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), la Conférence européenne de l'aviation civile, l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN), et d'autres gouvernements (p. ex. le département de la Sécurité intérieure des États-Unis). Les efforts de collaboration dans le cadre du Partenariat sur la sécurité et la prospérité de l'Amérique du Nord sont un exemple des réalisations de Transports Canada dans le domaine de la sûreté à l'échelle internationale.

mouvements mondiaux des navires, de leurs cargaisons et de leurs passagers, ainsi que les menaces potentielles visant l'infrastructure maritime, se sont traduits par des initiatives internationales importantes en matière de sûreté et des projets connexes pour renforcer la sûreté dans les ports et les installations maritimes du Canada.

Les événements tragiques survenus à Madrid et à Londres démontrent que les réseaux de transport ferroviaire et de transports en commun ne sont pas à l'abri d'attentats terroristes. Le gouvernement du Canada s'engage à prendre des mesures afin de protéger ses citoyens et leurs collectivités. Depuis 2004, Transports Canada a mis l'accent à établir des partenariats et à favoriser une compréhension commune au sein du secteur du transport ferroviaire et des transports en commun en ce qui a trait aux exigences et aux priorités actuelles et futures. À la suite de ces discussions, Transports Canada met actuellement en place un programme de contribution de deux ans afin de tenir compte des priorités immédiates qui constituent des risques élevés en matière de sûreté dans les grands réseaux de transport urbain au pays. Parallèlement, le travail se poursuit avec les partenaires pour identifier les priorités futures en termes de politique.

Le secteur des transports est excessivement complexe en raison de ses différents modes et de sa réglementation qui relève de plusieurs ordres de gouvernement. Transports Canada exerce un rôle de leadership de plus en plus complexe depuis quelques années pour appuyer des régimes de sûreté intégrés et coordonnés. La sûreté et la sûreté des transports sont un élément essentiel d'une population en santé, d'une qualité de vie élevée et d'une économie prospère. Le défi du Ministère est d'identifier des moyens novateurs et rentables de cerner et d'atténuer les risques pour la sûreté et la sûreté dans le réseau de transport sans porter préjudice à l'environnement, ni entraver la croissance économique.

Sûreté et sûreté : priorités du programme

Afin de promouvoir un réseau de transport sûr, sécuritaire qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté, Transports Canada continuera de se concentrer sur les trois priorités du programme, soit de nouvelles politiques et nouveaux programmes de sûreté, la réglementation intelligente et les systèmes de gestion de la sûreté et systèmes de gestion de la sûreté.

2.1.2.1 Nouvelles politiques et nouveaux programmes de sûreté

En 2007-2008, Transports Canada poursuivra sa collaboration avec les autres ministères et les principaux intervenants sur des initiatives en cours, comme mener à bien la mise en oeuvre des différents volets du document *Protéger une société ouverte : la politique canadienne de sécurité nationale* qui comprend un plan d'action exhaustif pour la sûreté dans les transports.

Le plan d'action pour la sûreté dans les transports identifie les priorités de sûreté dans tous les modes de transport, ce qui inclut une méthode formelle d'analyse des menaces et des risques qui sera intégrée aux politiques, aux règlements et aux activités d'application des lois et règlements du Ministère. Cette stratégie multimodale globale est mise en oeuvre dans le but d'orienter la planification et l'établissement des priorités à long terme. L'initiative permettra de dresser le bilan des progrès réalisés au niveau de l'amélioration de la sûreté dans les transports au Canada,

Chaque année, les Administrations portuaires canadiennes génèrent plus de 20 milliards de dollars d'activité économique. Elles sont responsables, directement ou indirectement, de plus d'un quart de million d'emplois et elles gèrent des biens pour une valeur de 100 milliards de dollars annuellement. La sûreté maritime est devenue un centre d'intérêt bien précis. Les

réseaux de transport aérien et maritime. Le gouvernement du Canada a pris des mesures de premier plan pour renforcer la sûreté des survenus au cours des 30 dernières années sont liés au domaine des transports. Dans ce contexte, l'efficacité d'un réseau de transport. Plusieurs des attentats terroristes de grande envergure dans la politique canadienne de sécurité nationale et elle constitue un élément essentiel de mécanismes visant à assurer que celle-ci devient une réalité. La sûreté des transports est traitée publiquement. Elle reconnaît aussi la nature essentielle de la collaboration, notamment les transports. La politique reconnaît qu'il incombe à chacun de contribuer à la sécurité et à la sûreté d'intervention sur les enjeux nationaux en matière de sûreté, dont les mesures dans le secteur des *canadienne de sécurité nationale*, un cadre stratégique à long terme qui fournit un modèle des citoyens canadiens, dont il est question dans *Protéger une société ouverte : la politique*. L'un des rôles fondamentaux du gouvernement fédéral consiste à assurer la sécurité et la sûreté

loi. recherche, d'établissement de règles, d'intervention directe, de surveillance et d'application de la l'industrie et les autres intervenants afin d'élaborer des approches novatrices en matière de à ces modifications. Le Ministère devra continuer à travailler en étroite collaboration avec s'améliorent également en permanence et que les politiques et les règles du Ministère s'adaptent circulation augmentée pour tous les modes de transport, les niveaux de sécurité et de sûreté nouveaux. Transports Canada doit toujours relever le défi de s'assurer que même si la modifications placent de nouvelles pressions sur le réseau de transport et présentent des risques les véhicules et les bâtiments sont exploités, ainsi que leur niveau de sécurité et de sûreté. Ces croissance future. Les technologies nouvelles affecteront la manière dont les aéronefs, les trains, à la capacité de nos réseaux ferroviaire et maritime à répondre aux demandes actuelles et à la d'étrangement apparaissent dans les principaux ports et des préoccupations se manifestent quant commerce mondial soulèvent des défis immenses pour le réseau de transport. Des goulots Cependant, la croissance continue des nouveaux marchés et l'évolution de la dynamique du Le Canada possède l'un des réseaux de transport les plus sûrs et les plus sécuritaires au monde.

Sécurité et sûreté : défis et possibilités

Indicateurs de progrès

- Haut niveau de confiance du public dans la sécurité et la sûreté des transports.
- Réduction des taux d'accidents et incidents par rapport à l'augmentation du trafic.
- Réduction des taux d'accidents mortels par rapport aux taux d'accidents et incidents.
- Progrès relatifs à la mise en oeuvre efficace des systèmes de gestion de la sécurité et des systèmes de gestion de la sûreté.

CANUTEC participe actuellement à la production du Guide des mesures d'urgence 2008, guide international publié conjointement par le Canada, les États-Unis et le Mexique à l'intention de tous les intervenants dans les situations d'urgence. Le Guide des mesures d'urgence 2008 devrait être imprimé à l'automne 2007 et diffusé en janvier 2008. Les versions précédentes ont été publiées en 18 langues.

Une vérification des pratiques d'inspection touchant le transport de marchandises dangereuses a été effectuée et un rapport renfermant différentes recommandations a été publié. La documentation de suivi et les mesures d'application feront l'objet d'un examen en 2007-2008 dans le contexte de la mise à jour du Manuel de l'inspecteur, de la nouvelle conception du Système d'information sur les inspections et de l'élaboration d'un système de gestion de la qualité pour les activités d'inspection. Le Manuel de l'inspecteur renferme les politiques, procédures et lignes directrices de la direction générale à l'intention des inspecteurs.

Les inspecteurs du transport des marchandises dangereuses à Transports Canada disposent de divers outils d'application de la loi pour assurer la conformité. Un élément important permettant de déterminer les mesures à prendre est l'efficacité de l'intervention pour assurer la conformité future. À l'heure actuelle, un outil d'application de la loi possible, à savoir une poursuite devant les tribunaux, est perçu comme trop sévère pour les infractions mineures. Grâce aux dispositions de la *Loi sur les conventions*, les inspecteurs du transport de marchandises dangereuses de Transports Canada seront en mesure d'émettre une contravention juste et équitable. Cela permettra aux contrevenants d'éviter de comparaître devant le tribunal lorsque l'infraction n'est pas contestée et de réduire les coûts pour le gouvernement, les tribunaux et les Canadiens. Cette procédure devrait être appliquée au cours de 2007-2008.

Transports Canada met en place des programmes de réglementation, de promotion et de sensibilisation qui réduisent les risques d'incident et en atténuent les conséquences s'il s'en produit un.

En partenariat avec le ministère de la Défense nationale (MDN) et le Secrétariat national recherche et sauvetage (SNRS), Transports Canada appuie et facilite également les activités de recherche et de sauvetage par la prise de règlements sur le transport d'équipement d'urgence, pour protéger les survivants à la suite d'un accident, et de dispositifs d'alerte, pour les retrouver. Transports Canada reçoit un financement du Fonds national pour les nouvelles initiatives de recherche et de sauvetage administré par le SNRS pour gérer des programmes qui contribuent aux activités de recherche et de sauvetage au Canada. De plus, Transports Canada contribue annuellement afin de supporter l'Association civile de recherche et sauvetage aériens et la base de données du Registre canadien des balises de secours.

En cas d'enquêtes après un accident, Transports Canada fournit l'aide requise au Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports. Ces enquêtes aident le Ministère à mieux cerner les causes des accidents, à améliorer les règles et les politiques et à augmenter la protection des personnes, au besoin.

Un réseau de transport sûr et sécuritaire contribue à la qualité de vie de tous les Canadiens et assure la sécurité et la sûreté des collectivités, tel que souligné dans *Le rendement du Canada 2006*.

Transports Canada est responsable de la sûreté du réseau de transport canadien et, de ce fait, il joue un rôle de chef de file en matière de sécurité des voyageurs. Le Ministère s'acquitte de cette responsabilité par certaines activités, telles l'établissement de règles de sûreté et de normes pour les installations liées au transport, le contrôle des voyageurs aériens et de leurs bagages, l'intervention en cas de menaces et d'incidents relatifs à la sûreté, la restriction de l'accès à certaines zones des aéroports au personnel autorisé, la formation et la qualification des agents de contrôle de la sûreté et la sûreté du transport du fret et du courrier. Transports Canada réglemente également l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), une société d'Etat responsable des contrôles de sûreté des passagers du transport aérien et de leurs biens personnels, ainsi que de certaines autres initiatives précises visant l'amélioration de la sécurité des passagers du transport aérien et des aéroports.

Transports Canada établit également des normes de sécurité pour le transport ferroviaire, la fabrication de véhicules motorisés et d'aéronefs, la navigation de bâtiments commerciaux sur les eaux canadiennes et le transport de marchandises dangereuses. En outre, Transports Canada gère une petite flotte d'aéronefs à des fins d'utilisation non militaire par le gouvernement du Canada. Transports Canada travaille en partenariat avec d'autres gouvernements, industries, intervenants et organismes internationaux afin d'élaborer des lois et des règlements qui favorisent la sécurité et la sûreté du réseau de transport. Le Ministère contribue à améliorer l'influence et la réputation du Canada à l'échelle internationale en menant des activités et en participant à d'autres en tant que membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI).

La Federal Railroad Administration, le département des Etats-Unis et différentes compagnies de produits chimiques, de transport ferroviaire et de wagons-citernes préparent un mémoire de coopération visant à accroître tous les aspects de la sécurité et de la sûreté lors du transport ferroviaire de certaines marchandises dangereuses. Transports Canada, dans le but de promouvoir la sécurité publique lorsque des marchandises dangereuses sont transportées, entreprendra des discussions avec les intervenants afin de se joindre à eux pour l'élaboration de la prochaine génération de wagons-citernes.

En vertu de l'Initiative Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité (PSP), Transports Canada a offert d'accepter tous les conteneurs pour marchandises dangereuses fabriqués selon les spécifications américaines lorsque celles-ci sont équivalentes à une spécification canadienne, s'il y a réciprocité. À l'exception de certaines bouteilles à gaz, Transports Canada permet à l'heure actuelle l'utilisation sans restrictions de conteneurs pour marchandises dangereuses fabriqués selon les spécifications américaines et enregistrés auprès du département des Etats-Unis, bien que ce dernier n'accorde pas la réciprocité. La reconnaissance mutuelle des normes et des processus de certification pour le transport des marchandises dangereuses réduirait les coûts pour les manufacturiers qui doivent utiliser des conteneurs pour le transport des marchandises dangereuses.

Transports Canada s'emploie à assurer la sécurité des personnes lors du transport des marchandises dangereuses. Le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) est le centre d'intervention du Ministère ouvert 24 heures sur 24 qui aide les services d'incendie et autres intervenants en cas d'urgence à traiter des urgences relatives aux marchandises dangereuses.

2.1.2 Résultat stratégique : Un réseau de transport sûr et sécuritaire contribuant à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté

Transports Canada favorise la sécurité et la sûreté du réseau de transport du Canada qui se compose des modes de transport aérien, maritime, ferroviaire et routier. Un réseau de transport sûr et sécuritaire protège les gens contre les attentats terroristes, les accidents et l'exposition aux marchandises dangereuses, permet la circulation efficace des personnes et des marchandises et protège l'environnement contre la pollution. C'est un élément essentiel d'une population en santé, d'une qualité de vie élevée et d'une économie prospère.

Les activités d'élaboration des politiques, d'établissement de règles, de surveillance, d'application de la loi et d'intervention directe appuient l'objectif de sécurité et de sûreté. Grâce à ses efforts d'élaboration de politiques et d'établissement de règles pour tous les modes de transport, le Ministère établit et met en oeuvre une législation, des règlements, des normes et des politiques.

Les activités de surveillance et d'application de la loi comprennent la délivrance de licences, de certificats, d'immatriculations et de permis, la surveillance de la conformité au moyen de vérifications, d'inspections et de contrôles ainsi que l'application de mesures coercitives appropriées dans les cas de non conformité. Notamment, les inspecteurs du Ministère surveillent le réseau pour s'assurer que les règles sont respectées et, au besoin, font appliquer les politiques et les règles.

Grâce à ses programmes de renseignements et d'évaluation, le Ministère collabore avec les différents services de renseignement du Canada pour recueillir et analyser l'information concernant les menaces courantes à la sûreté. Ces rapports et évaluations sont partagés avec les différents intervenants de l'industrie des transports et les exploitants et administrateurs de transport aérien, maritime, ferroviaire et de services de transport en commun, ainsi qu'avec d'autres partenaires gouvernementaux, au besoin. Le Ministère élabore et assure également la prestation de programmes de sûreté comme le projet pilote sur la sûreté du fret aérien, le Programme de protection des passagers et le Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport.

Les activités d'intervention directe visent à promouvoir, à éduquer, à accroître la sensibilisation aux questions de sûreté et à informer les utilisateurs et l'industrie des exigences connexes. Transports Canada est l'autorité nationale désignée en matière de sûreté de l'aviation civile en vertu de l'annexe 17 de la *Convention de l'aviation civile internationale* (aussi connue comme *Convention de Chicago*) et représente le Canada lors de l'élaboration des normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le Ministère représente aussi le gouvernement du Canada à l'étranger sur les questions internationales liées à la sûreté des transports, en cherchant à obtenir un appui international par la coordination, le maintien de liens et le soutien envers les objectifs de politique étrangère du gouvernement du Canada visant à promouvoir la prospérité et l'emploi au pays et à l'étranger, la protection de la sûreté du Canada et la projection des valeurs et de la culture canadiennes.

sociaux. Cette initiative permettra de disposer d'un outil analytique supplémentaire pour mieux éclairer les décisions prises pour assurer la viabilité des transports.

Transports Canada continue d'améliorer sa capacité de comprendre et de relever les défis actuels et émergents. La recherche et le développement (R et D) préparent le Ministère à optimiser le réseau de transport du Canada sur les plans de la sécurité, de la sûreté, de l'efficacité et du respect de l'environnement. La nouvelle optique pour ce qui est des activités de R et D comprend la conception, la construction et l'entretien d'un réseau de transport intelligent. Cette nouvelle orientation permettra de faire connaître les investissements en infrastructure du gouvernement et de les protéger à long terme. La R et D entrepise pour appuyer notre mandat en matière de sécurité et de sûreté sera intégrée à d'autres travaux de recherche, ou complétée par ceux-ci, afin d'améliorer le transport aux portes et corridors et dans le Nord, et d'accroître l'accessibilité ainsi que l'efficacité énergétique.

Les travaux de collaboration avec les experts en R et D de l'industrie, du milieu universitaire et du gouvernement continueront d'être une composante importante du programme de R et D de Transports Canada alors que le Ministère souhaite encourager le développement, la démonstration et la commercialisation de solutions technologiques novatrices pour relever les défis que présentent les transports au Canada.

Transports Canada continuera d'accélérer le rythme de la recherche, du développement, du déploiement et de l'intégration des Systèmes de transport intelligents (STI) à l'appui des objectifs nationaux (p. ex., le Programme d'innovation, l'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique, la stratégie « Il faut que ça bouge à Windsor-Essex »), ainsi que des priorités ministérielles, notamment la sécurité, la sûreté et l'efficacité du réseau de transports. Les activités prioritaires comprennent entre autres un examen du Plan des systèmes de transport intelligents du Canada, « *En route vers la mobilité intelligente* », dans le but de permettre des investissements futurs dans les STI, y compris une plus grande intégration des systèmes de transport intelligents afin de réaliser d'avantages d'économies dans le réseau de transport, ainsi qu'une mise à niveau de l'architecture des STI pour le Canada en vue de s'assurer qu'elle est modernisée et renforcée de manière à orienter les investissements futurs. Les travaux se poursuivront sur d'autres éléments du plan actuel, y compris l'achèvement de plusieurs projets de R et D et de déploiement.

Une main-d'oeuvre hautement qualifiée est nécessaire pour optimiser la performance du réseau de transport du Canada et pour s'assurer qu'il demeure concurrentiel. En 2007, Transports Canada continuera de collaborer avec ses collèges du gouvernement fédéral, des provinces et des territoires ainsi qu'avec d'autres intervenants afin de trouver des moyens d'encourager le perfectionnement des compétences dans le domaine des transports à la fois dans le secteur de l'industrie et dans le milieu universitaire. Dans la mesure du possible, les activités seront harmonisées en fonction de l'approche globale du Ministère en matière d'innovation et d'élaboration des politiques, établissant ainsi une façon coordonnée de relever les défis en termes de perfectionnement des compétences inhérents aux initiatives de Transports Canada, notamment l'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique.

besoins en immobilisations afin d'assurer la continuité et d'optimiser l'infrastructure actuelle de la Voie maritime. Un rapport d'étude doit être rendu public au printemps 2007.

Ridley Terminals Inc. (RTI) est une société d'Etat mère qui exploite un terminal vraquier sur un terrain loué appartenant à l'Administration portuaire de Prince Rupert. Ce terminal a été créé pour assurer une liaison directe pour l'expédition du charbon du nord-est de la Colombie-Britannique vers les marchés asiatiques. RTI a connu des difficultés financières, imputables essentiellement aux déboires des mines de charbon du nord-est de la Colombie-Britannique et au faible volume du débit traité par le terminal. En 2004, 2005 et 2006, le Ministère a accordé un soutien financier à RTI, par voie d'accords de contribution. RTI serait alors devenu insolvable et aurait dû mettre fin à son exploitation sans le financement continu de Transports Canada. Les contributions de fonctionnement et d'immobilisations de Transports Canada ont permis à RTI de poursuivre son exploitation et de demeurer en pleine activité, donnant accès aux fournisseurs de ressources naturelles du nord-est de la Colombie-Britannique à un service de terminal portuaire en vrac rentable et fiable pour expédier leurs produits. En outre, les contributions ont permis à la direction de RTI de rechercher des occasions d'accroître et de diversifier son exploitation dans un effort de protéger et de sauvegarder l'investissement de l'Etat permettant à la société de maintenir la prestation de son service aux clients actuels et d'offrir avec succès ses services à de nouveaux clients.

Compte tenu de la hausse de la demande sur les marchés mondiaux du charbon et des nouveaux développements dans l'industrie du charbon au Canada, Transports Canada s'attend à ce que RTI atteigne le seuil de rentabilité et devienne autosuffisante et viable financièrement en 2007, éliminant ainsi le besoin de toute contribution future.

Marine Atlantique S.C.C. est une société d'Etat mère qui permet au Canada d'assumer son obligation constitutionnelle à l'égard de Terre-Neuve-et-Labrador de fournir à l'année longue des services de traversier entre North Sydney, en Nouvelle-Ecosse, et Port aux Basques, à Terre-Neuve-et-Labrador. Marine Atlantique S.C.C. a recours aux fonds gouvernementaux pour combler ses besoins d'investissement et d'exploitation. Au cours de l'année à venir, Transports Canada continuera à travailler étroitement avec Marine Atlantique S.C.C. à l'élaboration d'une stratégie à long terme pour combler les besoins financiers de l'entreprise, qui tiendra compte d'éléments importants du point de vue de la revitalisation de Marine Atlantique S.C.C., incluant notamment une nouvelle structure de tarification, la gouvernance et les futurs besoins d'investissement et de navires.

2.1.1.3 Innovation

L'innovation est primordiale pour tous nos objectifs, et en particulier, pour rapprocher les trois résultats stratégiques (sûreté et sécurité, efficacité et responsabilité environnementale) de notre vision d'un réseau de transport durable. L'innovation et le perfectionnement des compétences peuvent rendre le secteur des transports plus puissant, résistant, souple et adapté à l'évolution des demandes et des pressions.

Transports Canada a lancé une initiative dans le but de mesurer les coûts totaux de toutes les activités de transport. Les coûts totaux incluent à la fois les coûts économiques et les coûts

- Cela exige un équilibre entre les intérêts des différents intervenants.

Cette étude devrait être achevée d'ici la fin de 2007, alors que le partenariat aura mis fin à ses consultations et élaborer une conception préliminaire pour le nouveau passage frontalier. Le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a annoncé en novembre 2006 que le gouvernement du Canada a l'intention d'examiner la possibilité d'établir un partenariat avec le secteur privé pour la conception, la construction, le financement, l'exploitation et le maintien du nouveau passage frontalier qui doit devenir opérationnel en 2013.

En termes de transport des voyageurs, VIA Rail est responsable de la prestation sécuritaire et efficace des services de transport interurbain des voyageurs par chemin de fer au Canada. VIA Rail reçoit une subvention d'exploitation annuelle de 169 millions de dollars et dépend également du gouvernement pour le financement de ses besoins en immobilisations. En 2007, Transports Canada continuera à collaborer avec VIA Rail afin d'élaborer une stratégie visant à assurer la viabilité de ses activités et à présenter clairement sa vision et sa stratégie à long terme pour des services ferroviaires passagers interurbains au Canada.

Transports Canada prévoit des modifications législatives et réglementaires qui accorderont au secteur maritime et aux Administrations portuaires canadiennes (APC) plus de souplesse en termes de financement et de compétitivité pour leur permettre d'être mieux en mesure de profiter des possibilités économiques et d'atteindre leur plein potentiel en tant que facteurs de croissance économique.

La *Loi maritime du Canada (LMC)* est le premier texte de loi exhaustif visant à régir de nombreux aspects du secteur maritime du Canada. À la suite de l'examen de la *Loi* et de vastes consultations, des modifications à la *LMC* ont été déposées au Parlement en juin 2005; cependant, le projet de loi est mort au Feuilleton en novembre 2005. Le Ministère a poursuivi un dialogue ouvert avec les intervenants et a mis au point une nouvelle stratégie à deux volets afin de stimuler l'investissement dans l'infrastructure clé et le commerce national. À court terme (2007), Transports Canada se propose de modifier les lettres patentes des APC, puis d'apporter plusieurs modifications à la *Loi maritime du Canada* d'ici 2008. Des modifications aux règlements sur la gestion des Administrations portuaires qui définiront les mécanismes permettant à deux APC ou plus de fusionner et de poursuivre leurs activités en tant qu'une seule APC intégrée, sont également prévues en 2007.

La fusion des APC est perçue comme une façon de leur permettre de s'adapter aux conditions changeantes de l'économie et aux incidences concomitantes sur le réseau de transport, principalement dans le Lower Mainland en Colombie-Britannique. Le Ministère et les administrations portuaires de Vancouver, du fleuve Fraser et de North-Fraser explorent ensemble la fusion de ces trois APC de manière ouverte et transparente tout en respectant la diligence raisonnable des besoins du gouvernement du Canada.

Transports Canada collabore avec le département des Transports des É.-U., le United States Army Corps of Engineers et la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent du Canada à une étude complète des besoins futurs en matière d'infrastructure de la Voie maritime du Saint-Laurent, y compris l'ingénierie et les répercussions économiques et environnementales de ces besoins. L'étude est axée principalement sur l'évaluation de l'entretien à long terme et des

novatrices par l'intermédiaire de partenariats public-privé (PPP). À ce sujet, Transports Canada collaborera avec d'autres ministères fédéraux pour mettre sur pied un bureau fédéral de PPP, ce qui permettra d'avoir plus facilement recours aux meilleures pratiques et de les promouvoir pour les projets d'infrastructure canadiens en PPP. Transports Canada encouragera également le développement de PPP et le recours à ces derniers en exigeant qu'ils soient pris en compte dans les grands investissements d'infrastructure de transport qui reçoivent du financement du gouvernement fédéral.

À l'heure actuelle, Transports Canada examine la gouvernance et l'exploitation des ponts internationaux qui relèvent de son portefeuille dans le but d'identifier les défis associés à leur capacité d'auto-suffisance à long terme. Le Ministère continuera d'élaborer des protocoles clés et / ou des mécanismes internes appropriés pour favoriser une gouvernance solide et de bonnes pratiques de gestion financière par les exploitants de ponts et les sociétés d'État qui gèrent les ponts. En avril 2006, Transports Canada a présenté un projet de loi qui accorderait au gouvernement fédéral le pouvoir d'approuver la construction de nouveaux ponts et tunnels internationaux, la modification de ponts et tunnels existants ainsi que la vente ou le transfert de ponts et tunnels existants et de ponts et tunnels internationaux traversant le fleuve Saint-Laurent, et le pouvoir d'adopter la réglementation nécessaire pour veiller à la sécurité, à la sûreté et à l'efficacité des activités de ces éléments essentiels du réseau de transport international. Le projet de loi C-3 a reçu la sanction royale le 1er février 2007.

En 2007, Transports Canada concentrera ses efforts à l'élaboration de règlements concernant la sécurité et sûreté ainsi que les lignes directrices relatives pour l'approbation de construction de nouveaux ponts et de tunnels internationaux et la réfection des structures existantes, et la vente et le transfert de ces structures. En conséquence, notre recherche indique que le Canada sera le premier pays à adopter une réglementation relative à la sûreté des ponts et tunnels. Les intervenants et le public seront consultés dans le cadre du processus d'élaboration de la réglementation. Le Ministère examine actuellement les options relatives à la gestion de son portefeuille de ponts internationaux dans le but d'élaborer une stratégie à long terme.

L'amélioration du flux du trafic au passage de Windsor-Detroit est une priorité essentielle pour le gouvernement. En plus de la stratégie « Il faut que ça bouge à Windsor-Essex » qui finance les infrastructures existantes dans la région de Windsor, le Ministère continue à participer au Partenariat Canada-États-Unis-Ontario-Michigan sur le transport frontalier, dont l'objectif est d'élaborer une stratégie à long terme visant à améliorer la circulation des personnes, des marchandises et des services au passage Windsor-Detroit. Dans le cadre d'un processus d'étude d'évaluation environnementale coordonnée, le Partenariat détermine actuellement l'emplacement d'une nouvelle traversée de pont au point frontalier, d'esplanades d'inspection et de routes d'accès pour la liaison entre l'autoroute 401 au Canada et l'Interstate Highway au Michigan. Le partenariat étudie également différentes structures de gouvernance du passage frontalier ainsi que des modèles possibles pour la participation du secteur privé des deux côtés de la frontière. La construction d'une nouvelle infrastructure de ce type représente des défis importants :

- Cela nécessite un partenariat entre les gouvernements des deux pays impliqués;
- Cela donne lieu à la construction d'un passage frontalier comportant des esplanades d'inspection pour les douanes et des routes d'accès des deux côtés de la frontière;

Les exemples inclus :

- Les études et autres travaux préliminaires (phase 1) de l'autoroute 30 en vue de confirmer l'intérêt d'un partenariat public-privé pour ce tronçon de l'autoroute de 42 kilomètres au sud-ouest de Montréal, au Québec (10,5 millions de dollars du fédéral);
- Les améliorations au réseau ferroviaire de GO Transit dans la Région du Grand Toronto élargie (385 millions de dollars du fédéral);
- L'agrandissement et la rénovation du réseau de transport en commun de Toronto en Ontario (350 millions de dollars du fédéral);
- L'achèvement de l'élargissement à quatre voies de la route transcanadienne 1 entre Regina et Winnipeg (plus de 50 millions de dollars du fédéral répartis entre la Saskatchewan et le Manitoba);
- L'élargissement à quatre voies de la route 63 à Fort McMurray, en Alberta (150 millions de dollars du fédéral);
- La construction du nouveau pont Canyon Kicking Horse sur la route transcanadienne 1 dans les Rocheuses, en Colombie-Britannique (63 millions de dollars du fédéral);
- La construction d'un nouveau pont international et d'une route pour camions (route 1) entre le Nouveau-Brunswick et le Maine (30 millions de dollars du fédéral);
- La construction du système de train léger de la Canada Line, reliant Richmond, l'aéroport international de Vancouver et le centre-ville de Vancouver, en Colombie-Britannique (450 millions de dollars du fédéral); et
- Des corridors nationaux pour le Canada dans les Territoires du Nord-Ouest (65 millions de dollars du fédéral).

Transports Canada poursuivra ses discussions sur un certain nombre de projets de transport annoncés tels que :

- La stratégie « Il faut que ça bouge à Windsor-Essex » (150 millions de dollars du fédéral);
- Des projets de réfection sur la route transcanadienne 1 à Terre-Neuve (24 millions de dollars du fédéral);
- La construction d'une route à quatre voies à chaussees séparées (route 175) entre Québec et Saguenay (262,5 millions de dollars du fédéral);
- La réfection de l'échangeur Dorval (55 millions de dollars du fédéral); et
- La reconstruction de la route 185 (85 millions de dollars du fédéral).

La Mise à jour économique et financière de novembre 2006 soulignait que l'un des grands défis ayant trait au financement de l'infrastructure moderne est de s'assurer que les dépenses fédérales ont une incidence maximum. Une façon d'y parvenir est de profiter de sources de financement

Bien que l'infrastructure des transports soit au centre de cette initiative, l'IPCAP va plus loin en abordant d'autres enjeux interrelés qui ont une incidence sur le bon fonctionnement de la porte et la façon dont le Canada peut être concurrentiel sur les marchés mondiaux. La composante compétitivité de l'initiative est axée sur la sûreté et l'efficacité à la frontière, l'innovation, la gouvernance, la promotion des échanges commerciaux et le renouvellement des politiques. L'IPCAP est mise en place en partenariat avec plusieurs ministères et organismes fédéraux : Affaires étrangères et Commerce international, Diversification de l'économie de l'Ouest, l'Agence des services frontaliers du Canada et l'Agence Parcs Canada.

Dans le budget 2006, le gouvernement s'est engagé fermement à fournir aux administrations provinciales, territoriales et municipales un financement stable et sûr qui les aidera à répondre à leurs besoins en matière d'infrastructure. Le Budget 2006 prévoyait 6,6 milliards de dollars pour l'infrastructure provinciale et municipale sur une période de cinq ans. Un des objectifs clés consistait à partager le coût des améliorations apportées au Réseau routier national, y compris la réfection, les ponts, les raccordements aux passages frontaliers et les installations intermodales. Transports Canada et Infrastructure Canada élaborent conjointement les paramètres de la politique et du programme pour ces fonds. En vertu de la Mise à jour économique et financière de novembre 2006, il est prévu que les 6,6 milliards de dollars incluront une enveloppe budgétaire provinciale et territoriale équitable et transparente pour financer les améliorations au cœur du Réseau routier national; les projets provinciaux, territoriaux et municipaux de grande envergure et à petite échelle tels que les projets liés au transit et au niveau maritime. Les fonds nationaux pour l'infrastructure, offerts suivant le principe du mérite, seraient également attribués pour des partenariats public-privé ainsi que pour les portes et les passages frontaliers.

Le Budget prévoit également maintenir les fonds actuels d'environ 3,9 milliards de dollars répartis sur les quatre prochaines années au titre des ententes existantes en matière d'infrastructure, ainsi que l'engagement du gouvernement à rembourser la taxe fédérale sur l'essence en vertu du Nouveau pacte pour les villes et les collectivités. Au cours des quatre prochaines années, le soutien fédéral pour l'infrastructure totalisera 16,5 milliards de dollars.

Transports Canada travaille également en étroite collaboration avec Infrastructure Canada sur des projets d'autoroutes, de transport en commun et de passages frontaliers pour lesquels du financement est envisagé dans le cadre du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS) et du Fonds sur l'infrastructure frontalière (FIIF). Transports Canada fournit des conseils techniques, des analyses et des données pour la sélection des projets de transport, négocié conjointement avec Infrastructure Canada et demande l'approbation du Conseil du Trésor pour les ententes de contribution. Transports Canada s'occupe de la mise en oeuvre de ces projets et les gère de façon à ce que les Canadiens y trouvent leur compte.

En 2007-2008, le Ministère continuera de gérer et d'assurer la conformité de projets d'infrastructure de transport exécutés par nos partenaires dans le cadre des programmes de financement en vigueur. Transports Canada continuera de travailler avec d'autres ministères fédéraux et avec ses partenaires provinciaux, territoriaux, municipaux et ceux du secteur privé à l'élaboration et à l'exécution efficaces et efficaces de ces programmes afin d'atteindre les objectifs du gouvernement fédéral en matière de rentabilité et d'assurer un niveau de rendement acceptable du point de vue économique, social et environnemental par rapport à l'investissement requis (analyse coûts-avantages).

indemnité aux tiers à titre d'assurance-aviation pour risques de guerre, qui n'est plus disponible sur le marché, aux transporteurs aériens. Le programme a été prolongé plusieurs fois, tout dernièrement jusqu'à la fin de 2007. L'objectif de ce programme est d'assurer la poursuite des activités, la viabilité et la compétitivité du secteur de l'aviation au Canada. Au cours de l'année 2007, le Ministère continuera à surveiller le marché de l'assurance-aviation, et il effectuera l'ajustement du programme, au besoin.

Transports Canada a mené un grand nombre de consultations auprès des intervenants sur la réforme du droit maritime à la suite de la publication d'un document de travail en mai 2005. Les intervenants ont appuyé les propositions visant à mettre à jour la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* pour tenir compte des conventions internationales nouvelles et évolutives sur la responsabilité et l'indemnisation dans les cas de pollution maritime, et pour mettre à jour d'autres éléments du droit maritime canadien de manière à progresser au même rythme que les pratiques commerciales modernes. Les travaux sont en cours en vue de mettre au point les modifications législatives proposées pour donner suite aux propositions appuyées par les intervenants.

2.1.1.2 Infrastructure, portes et corridors commerciaux

Créer des conditions qui encouragent les investissements dans le transport et appuyer directement l'infrastructure de transport desservant l'intérêt national, supporter la compétitivité économique du Canada et améliorer la qualité de vie dans nos collectivités sont parmi les principales priorités du Ministère.

Le budget 2006 prévoyait 591 millions de dollars pour l'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique afin de développer davantage ce réseau. Le principal objectif de cette initiative est de renforcer la position concurrentielle du Canada dans le commerce international en continuant de développer et d'exploiter un réseau de transport stratégique visant à favoriser les chaînes d'approvisionnement mondiales entre l'Amérique du Nord et l'Asie. Plus particulièrement, l'Initiative cherche à accroître le commerce du Canada avec la région de l'Asie-Pacifique, à augmenter le pourcentage d'importations par porte-conteneurs provenant d'Asie qui arrivent en Amérique du Nord par cette porte et à améliorer l'efficacité et la fiabilité de la porte pour les exportations canadiennes et nord-américaines.

Le ministre responsable de la porte du Pacifique, l'honorable David Emerson, et le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, l'honorable Lawrence Cannon, mènent cette initiative et sont appuyés par Transports Canada.

Le 11 octobre 2006, le premier ministre Stephen Harper a instauré l'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique et a annoncé qu'un montant de 321 millions de dollars de la contribution de 591 millions de dollars annoncée serait alloué pour divers projets immédiats en matière d'infrastructure comme le projet du pont de la rivière Pitt et de l'échangeur Mary Hill, un centre de gestion des transports pour les systèmes de transport intelligents, l'élargissement à quatre voies de la Transcanadienne dans le parc national Banff, les passages supérieurs et inférieurs dans le corridor ferroviaire Roberts Bank et la route périphérique sur la rive sud du fleuve Fraser – Raccordement de Deltaport.

En mai 2006, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il avait décidé de demeurer propriétaire de son parc de wagons-trémiés. Transports Canada négocie de nouvelles ententes d'exploitation et de remise en état avec les compagnies de chemin de fer pour s'assurer que les wagons-trémiés continueront d'être disponibles pour le transport du grain de l'Ouest à long terme.

Le 4 novembre 2004, le gouvernement a demandé l'aide du Comité permanent des transports afin de mener un examen visant à déterminer si le Canada devait continuer à libéraliser son approche de la réglementation économique pour l'industrie aérienne. Le 19 mai 2005, le Comité a livré un rapport d'étape avec recommandations. Le gouvernement a déposé sa réponse aux recommandations de ce rapport d'étape en août 2005. En novembre 2006, le gouvernement a annoncé une nouvelle politique aérienne internationale (« Ciel bleu »), qui prévoit de libéraliser les négociations bilatérales sur le transport aérien lorsque cela est dans l'intérêt du Canada.

À la fin de 2005, le Canada avait conclu plus de 70 ententes ou accords bilatéraux afférents aux services aériens internationaux. Après avoir négocié avec succès en 2006 la libéralisation de plusieurs accords importants (Royaume-Uni et Portugal), on accordera la priorité au cours des années à venir aux accords grâce auxquels le Canada pourra obtenir des débouchés économiques supplémentaires. L'élargissement des accords de services aériens au Canada vise l'obtention de nouveaux droits d'exploitation pour les transporteurs canadiens, ainsi que la fourniture aux voyageurs et aux expéditeurs canadiens d'options de voyage améliorées et plus économiques. Le Ministère continue à collaborer avec ses partenaires à la mise en évidence et à la suppression des obstacles, de manière à s'assurer que l'industrie et les consommateurs canadiens peuvent tirer profit des nouvelles latitudes.

Le représentant permanent du Canada auprès du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) est responsable de tous les volets des relations entre le Canada et les 189 États membres ainsi que le Secrétaire de l'OACI. Les grandes priorités pour l'année à venir sont la poursuite de la réalisation des programmes en matière de sécurité, de sûreté et d'environnement ainsi que la facilitation de la transition, suite à la nomination d'un nouveau président du conseil et de la réélection du secrétaire général. La coordination demeurera un élément crucial de l'élaboration des positions canadiennes.

En juin 2006, une révision approfondie de la Loi sur les aéroports du Canada a été déposée au Parlement en tant que projet de loi C-20. La nouvelle loi contiendra des dispositions visant à renforcer la gouvernance, la transparence et la responsabilisation dans les principaux aéroports canadiens, particulièrement ceux qui sont exploités par des administrations aéroportuaires. Des travaux sont également en cours pour améliorer la compréhension de la compétitivité des aéroports du Réseau national d'aéroports du Canada.

La *Loi sur le pilotage*, adoptée en 1972, doit être modernisée afin d'améliorer la gouvernance des administrations de pilotage et d'établir un cadre bien défini leur permettant de devenir et de demeurer autosuffisants. En 2007-2008, Transports Canada examinera les options concernant la gouvernance des administrations de pilotage.

Le Programme concernant la responsabilité résultant des risques de guerre touchant l'industrie aérienne a été instauré dans la foulée des événements du 11 septembre 2001, pour verser une

La *Loi sur les transports au Canada (LTC)* stipule les règles fondamentales qui régissent le comportement économique des chemins de fer et des lignes aériennes. Deux propositions antérieures visant à modifier la *LTC* ont été déposées à la Chambre des communes le 25 février 2003 et le 24 mars 2005. Les anciens projets de loi C-26 et C-44 sont morts au Feuilleton. Ces projets de loi visaient à s'assurer que la capacité et les services de transport restent adaptés en vertu d'un cadre de politique stable et à encourager un climat favorable à l'investissement privé stratégique. Le gouvernement s'est engagé à réaliser, de manière prioritaire, la plupart des modifications proposées à la *LTC* que renfermait l'ancien projet de loi C-44. Le gouvernement a élaboré une stratégie législative pour assurer le vote expéditif de ces modifications importantes en les répartissant en trois projets de loi. À cette fin, le projet de loi C-3, la Loi sur les ponts et tunnels internationaux, et le projet de loi C-11, modifications inhérentes aux dispositions générales, au transport aérien, au transport ferroviaire de passagers, aux fusions et aux bruits des chemins de fer, ont été déposées en Chambre au printemps 2006. Un troisième projet traitant des dispositions relatives au transport ferroviaire de marchandises sera déposé au début de 2007.

Assurer l'amélioration permanente des services de transport en fournissant des règles qui autorisent les entreprises de transport à s'adapter, à innover, à rester concurrentielles et à servir le public ont été des points centraux fructueux de la politique fédérale des transports au cours des années. L'expérience a prouvé que la concurrence et les forces du marché libre stimulent le rendement. Lorsque le gouvernement doit intervenir, ces interventions doivent être ciblées sur des situations où les forces du marché sont insuffisantes pour atteindre les résultats souhaités. Bien que beaucoup de travail ait été accompli pour fournir un marché concurrentiel et mieux orienter les actions gouvernementales, il y a encore des aspects à améliorer.

2.1.1 Cadre de politique axé sur le marché

Afin de favoriser un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce, Transports Canada doit concentrer ses efforts sur les principales activités et initiatives à l'appui des trois priorités du programme, soit : le cadre de politique axé sur le marché, l'infrastructure, les portes et les corridors commerciaux, et l'innovation.

Efficacité : priorités du programme

La stratégie d'innovation du gouvernement est axée sur la promotion de l'innovation et l'acquisition des aptitudes nécessaires à l'expansion de cette capacité d'innovation. La recherche et le développement à l'appui de l'innovation dans le secteur des transports seront toujours au cœur du maintien d'un réseau de transport concurrentiel et productif qui soit sûr, sécuritaire et respectueux de l'environnement. Un flux constant de nouvelles idées est nécessaire afin de faire progresser les technologies et les sciences à l'appui de l'intégration intermodale, d'une meilleure conception de l'infrastructure, de la gestion des encombrements, de la logistique de la chaîne d'approvisionnement et des initiatives liées à l'environnement. On a favorisé un plus grand nombre de partenariats entre les secteurs public et privé afin de réaliser de ces objectifs. Il faut aussi que l'ensemble du secteur des transports se concentre sur le perfectionnement des aptitudes afin de s'assurer que nous avons les personnes et la capacité nécessaires pour continuer à exploiter et à améliorer le réseau.

international, la mise en oeuvre d'une nouvelle politique aérienne internationale (« Ciel bleu »), la compétitivité des aéroports, la viabilité financière de ceux-ci et le peaufinage continu du cadre législatif existant pour le secteur.

Le transport ferroviaire contribue à la compétitivité nationale grâce au rôle qu'il joue en matière de développement de portes et de corridors commerciaux stratégiques en Amérique du Nord. Le Ministère et d'autres intervenants dans les secteurs public et privé se consacrent de plus en plus à l'examen des défis liés à la capacité de transport afin de tenir compte des échanges commerciaux sans cesse croissants. Les domaines d'attention particuliers comprennent la côte ouest, notre porte d'entrée sur le Pacifique, où l'essor du commerce avec la Chine crée un encombrement important, et le sud-ouest de l'Ontario, où des travaux sont en cours pour régler des problèmes à court terme et à long terme. Fournir la prestation de services de transport des voyageurs par frontalier Windsor-Detroit. Les régions éloignées du pays, est aussi un domaine d'intérêt permanent pour le Ministère.

Le transport par camion est le mode le plus répandu de la plupart des formes d'intégration du transport des marchandises. La plupart des marchandises sont transportées par camion sur une certaine distance au cours de leur expédition et une quantité importante de marchandises n'est expédiée que par camion. Les camions partagent les autoroutes, les routes urbaines et les passages frontaliers avec tous les autres véhicules, et dans les trois cas, le transport par camion est concentré là où le trafic est le plus dense. Par conséquent, ce mode de transport est celui qui profite le plus des politiques et des investissements qui appuient des portes stratégiques, des corridors commerciaux efficaces et des points de transfert modaux qui sont essentiels à leur bon fonctionnement.

L'avenir de notre économie dépend de corridors commerciaux efficaces qui permettent à tous les modes de transport de tirer parti de l'avantage concurrentiel du Canada en tant que point de passage entre l'Amérique du Nord et d'autres marchés mondiaux. Pour assurer une circulation sécuritaire et efficace des personnes et des marchandises aux passages frontaliers et dans les corridors, il faut apporter des améliorations à l'infrastructure et définir une approche coordonnée visant à mettre en oeuvre de meilleures procédures en termes de frontières et de transport.

Tel que l'indique la priorité « de nouvelles politiques et de nouveaux programmes de sûreté », Transports Canada participe activement au Partenariat nord-américain pour la sûreté et la prospérité (PSP). Dans le domaine de la sûreté, le Ministère s'est engagé en tant que membre du PSP à collaborer dans les domaines clés ayant trait aux questions relatives à la sûreté du transport de surface, aérien et maritime, aux préparatifs d'urgence et d'intervention, à la sûreté de la frontière et de l'infrastructure (y compris la sûreté aérienne, d'assurer des passages frontaliers plus sécuritaires, plus rapides et plus efficaces grâce à la mise en place de mécanismes nouveaux ou améliorés pour appuyer la planification frontalière, le partage de l'information et les communications) (participation à des projets tels que l'Architecture des flux d'information frontaliers), afin de faciliter les activités de l'aviation d'affaires, et d'améliorer le transport maritime à courte distance par la mise en oeuvre d'un mémoire de coopération. Les travaux réalisés aux termes du PSP offrent donc l'occasion d'atteindre des objectifs clés du Ministère dans le contexte de la croissance, de la compétitivité et de la qualité de vie en Amérique du Nord.

Indicateurs de progrès

- *Augmentation de la productivité du réseau de transport.*
- *Niveaux de prix et de services.*
- *Viabilité financière des différents éléments du réseau.*
- *Diminution des coûts pour les contributeurs.*
- *Avantages d'une meilleure harmonisation pour l'industrie et les consommateurs.*

Efficacité : défis et possibilités

L'essor des blocs commerciaux comme l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) et l'Union européenne (UE) a donné naissance à un nouveau marché mondial intégré. Conjugué à de puissantes forces générées par l'émergence de nouvelles puissances économiques comme la Chine et l'Inde, la tendance vers une intégration des marchés mondiaux modifie le modèle d'entreprise, la répartition de l'activité économique et l'ampleur du commerce mondial. La hausse de la concurrence dans ce marché international et entre toutes les chaînes d'approvisionnement mondiales, les grandes villes et les principaux blocs commerciaux régionaux intégrés a accru les pressions visant à obtenir de plus grandes économies d'échelle et une meilleure efficacité de l'infrastructure qui appuie les principaux flux d'échanges commerciaux. D'autres pays reconnaissent les enjeux élevés que cela implique. L'Australie, les Pays-Bas, les États-Unis, la Chine et la Corée font partie des grandes nations commerçantes qui réorientent leurs efforts en vue de développer des réseaux de transport visant à appuyer le commerce. Le Canada doit réagir fermement à cette nouvelle dynamique mondiale. En bref, un monde de plus en plus compétitif et interrelié signifie que le Canada doit envisager différemment ses politiques, sa planification et ses outils d'investissement.

Dans ce contexte, la logistique du transport des personnes et des marchandises, de façon rapide, fiable et sécuritaire, constitue un facteur déterminant sur le plan de la compétitivité. Le capital physique et humain pour appuyer ces mouvements se concentre de plus en plus dans quelques zones géographiques, les « portes » reliées aux grands marchés par des « corridors ». Des portes et des corridors de transport intermodal efficaces sont essentiels pour assurer le succès continu du Canada dans le commerce international ainsi que sa prospérité future. Une approche de politiques intégrée qui reconnaît l'interaction du commerce, de la sécurité, de la sûreté et des autres enjeux relatifs au transport est essentielle pour permettre au Canada de demeurer compétitif dans cet environnement mondial sans cesse en évolution.

L'industrie du transport aérien a toujours eu deux volets importants, l'un national et l'autre international. La compétitivité et l'accès aux débouchés sont aussi importants que la prise en compte de l'intérêt public national grâce à une offre raisonnable de services. Le rôle fédéral à l'égard de ce secteur largement privatisé des transports consiste à assurer la défense de l'intérêt public par voie de mise en oeuvre de politiques économiques et de cadres législatifs adéquats, tout en facilitant l'offre de débouchés en termes de services dans un environnement mondial qui évolue rapidement. Les enjeux à traiter à court terme sont : l'introduction d'un cadre législatif pour les aéroports, qui complètera la nouvelle politique de location annoncée en mai 2005, le contrôle et les recherches à l'appui de l'élaboration de politiques en termes de transport aérien

- Verse une subvention annuelle à la Colombie-Britannique et des contributions à des fins d'exploitation aux exploitants de traversiers pour le transport côtier, de passagers et de marchandises; et
- Gère le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) qui alloue des fonds aux aéroports qui ont besoin d'aide en matière de sécurité, de protection des biens et de réduction des coûts d'exploitation.

Conformément à son mandat de promouvoir des politiques et des programmes fondés sur les lois du marché, Transports Canada continue de mettre en oeuvre son programme de cession des aéroports et des ports. À ce jour, ce programme s'est avéré un véritable succès, environ 94 % des aéroports et 85 % des ports ayant été cédés.

Le Ministère doit, dans le cadre de partenariats, collaborer avec les intervenants des secteurs public et privé de tous les modes de transport, ainsi qu'avec les gouvernements étrangers et les organismes de coordination. C'est le cas notamment, pour :

- Négocier des ententes ou des accords bilatéraux pour les services aériens internationaux et représenter le gouvernement du Canada en tant que membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI);
- Coprésider le Groupe de travail sur la frontière Canada–États-Unis avec la Federal Highways Administration des États-Unis;
- Coordonner sa participation :
 - À des activités internationales (y compris avec des organismes multilatéraux comme le Forum de coopération économique Asie-Pacifique et le Forum international sur les transports),
 - À d'importantes relations bilatérales (par exemple avec les États-Unis et la Chine) et
 - À l'application du ministre et des cadres supérieurs dans les activités internationales.

Un programme complet de surveillance et d'analyse du réseau de transport du Canada permet d'obtenir de la rétroaction concernant l'efficacité des politiques gouvernementales ainsi que de l'information essentielle en vue d'appuyer les mesures qui seront prises ultérieurement. Bien que tous les efforts soient tentés pour atteindre les objectifs visés par le Ministère, les résultats sont en définitive influencés par des facteurs qui ne relèvent pas de son contrôle, comme la situation économique mondiale, une crise internationale ou les décisions prises par d'autres gouvernements. Assujéti à la *Loi sur les transports au Canada*, le Ministère prépare un rapport annuel sur l'état du réseau de transport du Canada, et les indicateurs fournis dans l'encadré ci-après servent, lorsque cela est possible, à effectuer le suivi des progrès réalisés pour promouvoir un réseau de transport efficace.

2.1 Plans et priorités par résultat stratégique

La présente section décrit les activités qu'entreprendra le Ministère au cours des trois prochaines années afin de donner suite à ses priorités qui sont axées sur l'atteinte de ses trois résultats stratégiques.

2.1.1 Résultat stratégique : Un réseau de transport efficace contribuant à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce

À une époque où la rapidité caractérise les chaînes d'approvisionnement mondiales, les réseaux de transport doivent nous garder en contact avec un monde en constante évolution. En effet, le transport est le pivot d'une économie efficace et concurrentielle. Les obstacles réels ou perçus à une chaîne d'approvisionnement fiable, comme la congestion et les retards aux frontières, peuvent avoir une influence négative sur les décisions d'investissement du secteur privé ainsi que des répercussions sur des secteurs entiers de l'industrie. En tant que pays où les échanges internationaux sont tellement essentiels à la croissance de notre économie, il est particulièrement important pour notre compétitivité que nous disposions de réseaux de transport qui servent de portes et de corridors vers les marchés étrangers.

Les pressions exercées sur notre réseau de transport sont à la fois nouvelles et de longue date, ce qui nécessite des efforts soutenus de la part de Transports Canada en vue d'élaborer des politiques, des cadres législatifs et des programmes qui doivent tenir compte des grands principes relatifs à la concurrence et aux forces du marché. Les compétences de Transports Canada en matière d'élaboration de politiques et de programmes relatifs à l'infrastructure de transport et la prise en compte de l'intérêt public sont reconnues dans l'ensemble du gouvernement fédéral. Des infrastructures de transport de haute qualité et modernes qui permettent de transporter les personnes et les marchandises de manière aussi directe et efficace que possible sont essentielles pour appuyer la position concurrentielle que recherche l'industrie canadienne. À cet égard, le Ministère doit faire preuve de stratégie pour élaborer des politiques et des programmes de financement appropriés de son propre chef et en partenariat avec les autres intervenants des secteurs public et privé visant à garantir le plus d'avantages possible pour le Canada.

Le Ministère :

- Appuie les installations qui relèvent du gouvernement fédéral (les ports, les aéroports et les traversiers) ainsi que les services ferroviaires et de traversiers aux collectivités éloignées, y compris les services de traversiers prévus dans la Constitution entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve-et-Labrador et exploitées par Marine Atlantique S.C.C.;
- Administre les subventions annuelles à VIA Rail Canada pour l'exploitation et les immobilisations;
- Appuie et assure la surveillance sur de nombreux ponts fédéraux (Jacques-Cartier, Champlain, etc.);

SECTION II – ANALYSE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE

pour laquelle Transports Canada continue d'élaborer des politiques et des programmes pour appuyer une infrastructure de transport de grande qualité et moderne qui permet le transport des personnes et des marchandises de façon responsable du point de vue de la sécurité, de l'efficacité et dans une mesure qui est conforme à une responsabilité environnementale. Cela est essentiel pour la prospérité économique et la qualité de vie à long terme des Canadiens.

Le transport est le fondement de l'économie canadienne — notre réseau de transport permet le mouvement continu des personnes et des biens partout au pays et dans le monde. Ce réseau connaît une croissance importante et fait face à d'autres pressions en raison des nouvelles conditions économiques et des changements démographiques. Afin de maintenir et d'étendre notre réseau de transport sûr, sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement, nous adoptons une approche en matière de gestion de la sécurité et de la sûreté.

Les organismes de réglementation reconnaissent maintenant qu'une entité peut se conformer à la réglementation sans nécessairement gérer les risques de façon efficace à des niveaux acceptables. Une approche plus globale, qui consiste à gérer les risques et les menaces au réseau de façon systématique et proactive, permettra de réaliser des progrès par rapport à nos objectifs en matière de sécurité et de sûreté. Les systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté sont des cadres officiels destinés à intégrer la sécurité et la sûreté dans les activités courantes d'une entité de transport. Ces systèmes regroupent un ensemble de processus dont le but général est la gestion des risques et des menaces. Les systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté sont adoptés dans plusieurs secteurs de notre réseau de transport.

Dans certaines parties du monde, les infrastructures de transport sont devenues une cible principale, et même un outil, pour les organisations terroristes. Les attentats à la bombe à Madrid, en Espagne, en mars 2004 et à Londres, en Angleterre, en juillet 2005, ont amené le Canada à accorder une importance accrue à la sûreté dans les secteurs de transport de passagers très fréquentés. Le secteur du transport ferroviaire de passagers et du transport urbain représente un défi unique en matière de sûreté parce qu'il s'agit de grands réseaux ouverts qui transportent un nombre important de passagers à chaque jour.

Bien que Transports Canada soit le premier responsable de la sûreté dans les transports à l'échelle nationale, d'autres intervenants jouent un rôle de premier plan en ce qui concerne la gestion des urgences, incluant les préparatifs et les interventions. Le gouvernement du Canada doit collaborer avec les autres ordres de gouvernement, ainsi qu'avec l'industrie, pour mettre en place un système de sécurité efficace et efficient. Le gouvernement du Canada a défini des priorités en matière de sûreté, en collaboration avec ses partenaires, afin d'accroître la sûreté pour divers modes tels que le transport ferroviaire voyageurs, le transport en commun et les services de traversiers au moyen de différentes mesures et différents programmes.

Améliorer la compétitivité économique du Canada et accroître l'habitabilité des villes et des canadiennes et des collectivités nécessite que l'on agisse concernant les répercussions du transport sur l'environnement. Le secteur des transports reconnaît que l'augmentation des activités de transport et la modernisation de notre infrastructure de transport demandent une approche durable sur le plan de l'environnement. Les politiques du transport durable devraient intégrer systématiquement les facteurs environnementaux, reconnaissant que la santé des Canadiens ainsi que leur bien-être social et économique sont fondamentalement liés à la qualité de l'environnement.

La mondialisation des échanges commerciaux et du transport est un contexte important qui incite le Canada à porter une attention particulière à l'amélioration de la compétitivité. C'est la raison

1.5 Contexte global de planification

1.5.1 Défis et possibilités

Le transport a toujours été synonyme d'opportunité pour le Canada, établissant un lien entre les travailleurs et leurs emplois, les produits et les marchés, et les voyageurs et leurs destinations. Alors qu'un emploi sur trois au Canada est tributaire du volume des exportations, le Canada est le pays du G8 qui dépend le plus du commerce. Puisque le commerce international dépend de plus en plus du mouvement rapide, continu et sûr des marchandises et des personnes dans le monde entier, au sein de chaînes d'approvisionnement mondiales, un réseau de transport en mesure de s'adapter à des modèles d'affaires de pointe contribuera directement à la compétitivité et à la réussite du Canada sur les marchés mondiaux.

En vue de maximiser l'efficacité et la productivité du réseau de transport national, le gouvernement du Canada doit adopter une approche globale et intégrée des systèmes qui combinerait des politiques novatrices avec de nouvelles sources de financement cible. L'un des exemples plus significatifs et concrets de la façon dont le gouvernement du Canada met en oeuvre une telle approche dans le domaine des transports est le lancement de l'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique. Cette initiative comporte des mesures d'investissements et de politiques intégrées pour accroître la capacité et l'efficacité de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique ainsi que la capacité du Canada à tirer avantage des réalités du XXI^e siècle, comme l'émergence de la Chine.

Le besoin d'une approche « systémique » exige que le gouvernement fédéral fasse preuve de leadership. Une nouvelle génération de politiques d'encadrement peut donner lieu à une approche cohérente en ce qui a trait aux questions interrelées en matière d'investissements, de politiques, de réglementation et de législation, et permettre de s'assurer que ces divers instruments sont déployés de manière à ce qu'ils soient appuyés mutuellement. Le cadre national pour les portes et corridors commerciaux est un instrument essentiel de la politique nationale qui oriente l'identification et le développement futurs de portes et corridors commerciaux stratégiques pour appuyer les volumes d'échanges commerciaux d'importance nationale.

Un défi clé du gouvernement du Canada est de s'assurer que les dépenses fédérales en infrastructure ont le plus de répercussions possible. Le plan *Avantage Canada*, publié le 23 novembre 2006, reconnaît que la recherche et le développement constituent un facteur essentiel de la réussite économique mondiale. Tout comme c'est le cas pour la recherche avancée en matière de politiques, la recherche et le développement cibles de façon stratégique sont essentiels à la planification et au fonctionnement d'un système d'infrastructures de transport sûr, sécuritaire et efficace qui répond aux besoins actuels pendant que le Canada se positionne stratégiquement pour une participation réussie dans le marché international.

Partout dans le monde, les gouvernements cherchent de nouveaux moyens de satisfaire aux besoins de financement des infrastructures de transport. Afin d'utiliser plus efficacement les fonds publics et de répondre plus rapidement aux besoins du Canada en matière d'infrastructures essentielles, d'autres mécanismes de financement comme les partenariats public-privé (PPP) ont été identifiés en tant que secteur de priorités pour ce qui est de l'innovation et du développement.

Les trois résultats stratégiques et les priorités de programme de Transports Canada appuient les résultats suivants du gouvernement du Canada tels qu'ils seront mentionnés dans le prochain rapport *Le rendement du Canada* :

- Une forte croissance économique;
- Un marché équitable et sûr;
- Des collectivités sûres et sécuritaires.

Grâce à cette harmonisation, nous sommes en mesure de veiller à ce que les décisions relatives au transport continuent de contribuer à la réussite du programme plus étendu du gouvernement. Les programmes et services qu'offre Transports Canada à la société canadienne visent à atteindre des résultats, en partenariat avec les autres ministères, organismes et l'industrie, menant à une économie vigoureuse, à la protection de l'environnement ainsi qu'à la sécurité et à la sûreté des Canadiens.

Priorités de programme du ministère par objectif stratégique

Résultats stratégiques		Type	Activités de programme	Période de planification			Résultats du gouvernement du Canada
Sûr et sécuritaire	Efficace						
	Resp. de l'environ.			Domaines de priorités 2007-2008	Extrants	Résultats prévus	
		1 : continu	<ul style="list-style-type: none">Politiques et programmes en appui au développement durable	<ul style="list-style-type: none">Recherche en collaboration avec des partenaires internationaux sur les effets environnementaux de l'aviationGestion des sites contaminésMaintien d'un programme vigoureux visant à accroître l'efficacité du Programme national de surveillance aérienne	<ul style="list-style-type: none">Documents de recherche révisés par les collègues et/ou améliorations techniques et opérationnelles visant à réduire les incidencesPlan de gestion des sites contaminésDeuxième équipement de surveillance installé et opérationnel	<ul style="list-style-type: none">Croissance soutenue de l'aviation tout en réduisant les effets sur l'environnementRecensement des sites soupçonnés d'être contaminés, et assainissement et gestion des sites à haut risqueFréquence réduite des rejets illégaux, sources de pollution, par les naviresQualité améliorée du milieu marin	<ul style="list-style-type: none">Une forte croissance économique
		✓	Protection de l'environnement et mesures correctives				

Priorités de programme du ministère par objectif stratégique

Résultats stratégiques	Type		Période de planification		
	Sûr et sécuritaire	Efficace	Resp. de l'environ.	Résultats du gouvernement du Canada	
Priorités de programme	1 : continu	Activités de programme	Domaines de priorités 2007-2008	Extrants	Résultats prévus
Évaluations environnementales	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> • Mesures de l'efficacité • Adoption d'une démarche provisoire en vue d'établir la portée de l'évaluation • Adoption d'une démarche provisoire en vue de dialoguer avec les Autochtones de l'évaluation • Meilleure utilisation des ressources du Ministère • Établir un objectif en matière de développement durable 	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluations environnementales pour des projets nécessitant une autorisation aux termes de la Loi sur la protection des eaux navigables • Évaluation environnementale stratégique pour des politiques, plans et programmes proposés par le Ministère • Au moins une séance de formation sur l'évaluation environnementale stratégique sera offerte durant l'année. 	<ul style="list-style-type: none"> • Un marché équitable et sûr • Une forte croissance économique

Priorités de programme du ministère par objectif stratégique

Résultats stratégiques			Type	Activités de programme	Période de planification			Résultats du gouvernement du Canada
Sûr et sécuritaire	Efficace	Resp. de l'environ.						
			1 : continu	Activités de programme	Domaines de priorités 2007-2008	Extrants	Résultats prévus	Résultats du gouvernement du Canada
		✓	1	<ul style="list-style-type: none">Politiques et programmes en appui au développement durable	<ul style="list-style-type: none">Consultation auprès des intervenants clés en ce qui a trait à la réglementation concernant l'industrie automobile en vertu de la <i>Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles</i>Programmes sur le changement climatique et l'assainissement de l'airÉlaboration d'options politiques en appui aux priorités environnementales du gouvernement; protocole d'entente (PE) conjoint avec Transports Canada, Environnement Canada, et l'Association des chemins de fer du Canada	<ul style="list-style-type: none">StratégiesRapportsExpositions et démonstrationsÉtudesConclure un PE conjoint sur les émissions des locomotives et les gaz à effet de serre	<ul style="list-style-type: none">Hausse de la sensibilisation au choix de transport durable et aux répercussions sur le changement climatiqueCapacité accrue du public d'effectuer des choix plus viables en matière de transportsRéduction des émissions dans le secteur des transports	<ul style="list-style-type: none">Une forte croissance économique

Priorités de programme du ministère par objectif stratégique

Résultats stratégiques		Priorités de programme	Type	Activités de programme	Période de planification			Résultats du gouvernement du Canada
Sûr et sécuritaire	Efficace				Resp. de l'environ.	Domaines de priorités 2007-2008	Extrants	
			1 : continu	<ul style="list-style-type: none">• Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation en appui à un réseau de transport sûr et sécuritaire• Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché• Politiques et programmes en appui au développement durable	<ul style="list-style-type: none">• Initiative sur le coût total• Recherche et développement (R et D) stratégique• Plan des Systèmes de transport intelligents (STI) pour le Canada• Perfectionnement des compétences et innovation	<ul style="list-style-type: none">• Outils analytiques• Stratégie• Financement• Partenariats• Rapports• Plan d'action• Accords de contribution• Plan renouvelé des STI	<ul style="list-style-type: none">• Main-d'oeuvre très qualifiée• Hausse des investissements de R et D dans le domaine des transports, y compris dans les STI• Déploiement des technologies des STI pour accroître la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la viabilité• Développement du réseau de transport canadien des STI• Utilisation des résultats de la R et D pour accroître la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la viabilité• Environnementale du réseau de transport canadien	<ul style="list-style-type: none">• Des collectivités sûres et sécuritaires• Un marché équitable et sûr• Une forte croissance économique

Priorités de programme du ministère par objectif stratégique

Résultats stratégiques		Type	Activités de programme	Période de planification			Résultats du gouvernement du Canada
Sûr et sécuritaire	Efficace			Resp. de l'environ.	Domaines de priorités 2007-2008	Extrants	
		1 : continu					
			<ul style="list-style-type: none">Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation en appui à un réseau de transport sûr et sécuritairePolitiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marchéPolitiques et programmes en appui au développement durable	<ul style="list-style-type: none">Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-PacifiqueCadre de politique nationale pour les portes et corridors commerciauxSurveillance du rendement des aéroportsProgrammes de financement des infrastructuresPonts nationaux et internationauxModifications de la <i>Loi maritime du Canada</i>Étude sur les besoinsd'infrastructure de la Voie maritime du Saint-LaurentRidley TerminalsStratégie à long terme de Marine Atlantique S.C.C.Collaboration internationale	<ul style="list-style-type: none">Partenariats avec les provinces et les intervenantsAccordsCadresRapportsModifications de la législationPlansd'investissementNouveaux régimes de gouvernanceRéglementation	<ul style="list-style-type: none">Financement durable à long terme et cadre de responsabilisation pour l'infrastructure de transportHausse des investissements dans l'infrastructure de transport, y compris dans les STIRenforcement de la gouvernance, de la transparence et de la responsabilisationRenforcement de la compétitivité canadienne sur les marchés internationaux	<ul style="list-style-type: none">Des collectivités sûres et équitairesUn marché équitable et sûrUne forte croissance économique
✓	✓	✓	Infrastruc-ture, portes et corridors commerciaux	1			

Priorités de programme du ministère par objectif stratégique

[illegible]

Priorités de programme du ministère par objectif stratégique

Résultats stratégiques		Type	Activités de programme	Période de planification			Résultats du gouvernement du Canada
Sûr et sécuritaire	Efficace			Resp. de l'environ.	Domaines de priorités 2007-2008	Extrants	
		1 : continu		<ul style="list-style-type: none">• Modifications de la <i>Loi sur les transports au Canada</i>• Négociations avec les compagnies de chemin de fer relatives aux ententes d'exploitation et de remise en état pour le parc fédéral de wagons-trémiés• Libéralisation de la réglementation économique du secteur du transport aérien• <i>Loi sur les aéroports du Canada</i>• Programme concernant la responsabilité résultant des risques de guerre touchant l'industrie aérienne• <i>Loi sur la responsabilité en matière maritime</i>• Réforme de la <i>Loi</i>	<ul style="list-style-type: none">• Lois et règlements nouveaux et modifiés• Accords• Rapports de suivi• Ajustements au programme	<ul style="list-style-type: none">• Cadre législatif qui appuie le libre marché avec interventions gouvernementales ciblées sur les cas dans lesquels les forces du marché sont insuffisantes• Un secteur des transports canadien compétitif et viable• Exigence plus élevée en ce qui a trait au respect de la norme au moment de la certification pour les gens de mer du Canada	<ul style="list-style-type: none">• Un marché équitable et sûr
			1	• Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché			
	✓			Cadre de politique axé sur le marché			

Priorités de programme du ministère par objectif stratégique

[illegible]

Priorités de programme du ministère par objectif stratégique

Résultats stratégiques	Période de planification					Résultats du gouvernement du Canada
	Type	Activités de programme	Domaines de priorités 2007-2008	Extrants	Résultats prévus	
Sûr et sécuritaire	Priorités de programme	1 : continu	Activités de programme	Domaines de priorités 2007-2008	Extrants	Résultats prévus
Efficace						
Resp. de l'environ.						
					conteneurs semi-vrac, les citernes amovibles et autres contenants devant être adoptées en vertu du <i>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</i>	

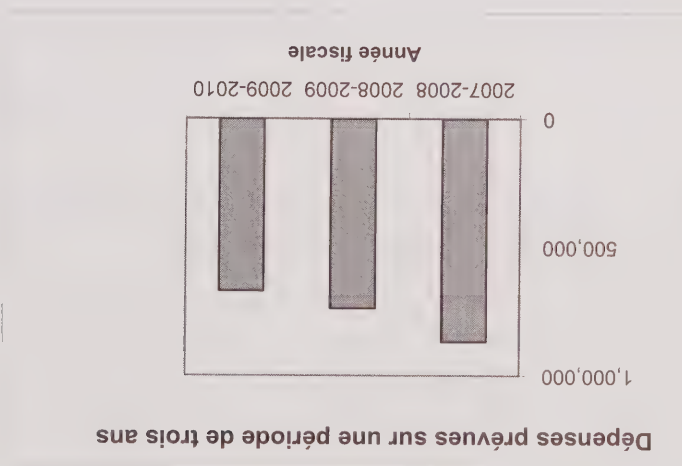
Priorités de programme du ministère par objectif stratégique

Résultats stratégiques		Type	Activités de programme	Période de planification			Résultats du gouvernement du Canada	
Sûr et sécuritaire	Efficace			Resp. de l'environ.	Domaines de priorités 2007-2008	Extrants		Résultats prévus
		1 : continu	Priorités de programme					
✓	✓	I	Réglementation intelligente	<ul style="list-style-type: none">• Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation en appui à un réseau de transport sûr et sécuritaire• Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	<ul style="list-style-type: none">• Télématique automobile• Systèmes de gestion de la sécurité de l'aviation• Examen du programme de l'Association canadienne de l'aviation d'affaires• Initiatives d'harmonisation de la réglementation	<ul style="list-style-type: none">• Accord avec l'industrie automobile sur les dispositifs télématiques• Réglementation de l'aviation axée sur le rendement• Plan d'action pour tenir compte de l'examen du programme de l'Association canadienne de l'aviation d'affaires• Réforme de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, de la Loi sur la marine marchande du Canada, de la Loi sur la sécurité automobile• Elaboration de normes canadiennes pour mettre en oeuvre les exigences des Nations Unies en ce qui concerne les	<ul style="list-style-type: none">• Plus grande latitude et plus d'occasions d'innovation dans l'industrie• Réglementation qui reflète les besoins et les préoccupations de l'industrie et du public• Amélioration des normes et des règlements internationaux portant sur le transport des marchandises dangereuses; sécurité accrue sans entraver le commerce	<ul style="list-style-type: none">• Des collectivités sèches et sécuritaires• Un marché équitable et sûr

Priorités de programme du ministère par objectif stratégique

Résultats stratégiques	Type		Période de planification		
	1 : continu		Domaines de priorités 2007-2008	Extrants	Résultats prévus
Sûr et sécuritaire Efficace Resp. de l'environ.	Priorités de programme	1	<ul style="list-style-type: none"> Plan d'action sur la sûreté des transports Sûreté des réseaux de transport en commun et de transport ferroviaire de passagers Partenariat pour la sécurité et la prospérité Mise en oeuvre d'un nouvel élément d'attestation de sécurité pour la pièce d'identité des gens de mer 	<ul style="list-style-type: none"> Cadres de transport nouveaux ou améliorés, politiques, lois, règlements, lignes directrices et programmes en matière de sûreté Accords de contribution Information partagée avec les partenaires et les intervenants Pièce d'identité des gens de mer modernisée 	<ul style="list-style-type: none"> Renforcement de la sensibilisation, de la compréhension et de la coopération ainsi que de la conformité aux systèmes de sûreté des transports Capacité accrue des intervenants à se conformer aux exigences en matière de sûreté des transports et de préparatifs d'urgence Des collectivités sûres et sécuritaires

Nota : Se référer à la section III, tableau I, pour l'explication de la variance sur la période de trois ans.



5 090 ÉTP	5 012 ÉTP	4 902 ÉTP
2007-2008	2008-2009	2009-2010

Ressources humaines (Équivalent temps plein – ÉTP)

867 997 \$	737 716 \$	670 081 \$
2007-2008	2008-2009	2009-2010

Ressources financières (en milliers de dollars)

Transports Canada est financé en grande partie par le crédit affecté au budget de fonctionnement et par les recettes obtenues durant l'année que le Ministère a le pouvoir de dépenser. Certains de ses programmes sont gérés en vertu de subventions et contributions dont nous devons respecter à la lettre les conditions et modalités. Le ministère gère également les investissements en immobilisations selon le plan approuvé des investissements à long terme.

1.4.4 Sommaire des dépenses prévues

Organisations internationales – afin d'échanger des renseignements et d'harmoniser les règlements sur les transports, par exemple : la Coopération économique Asie-Pacifique, la Conférence européenne des ministres des transports, les Autorités conjointes de l'aviation, l'Agence internationale de l'énergie atomique, l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'Organisation internationale du Travail, l'Organisation maritime internationale, le Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord, la National Highway Traffic Safety Administration, l'Organisation de coopération et de développement économiques, l'Organisation des États américains, le Sous-comité d'experts de l'Organisation des Nations Unies en matière de transport des marchandises dangereuses, la Commission économique des Nations Unies pour le forum mondial en Europe pour l'harmonisation de la réglementation des véhicules, la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, la Conférence européenne de l'aviation civile, l'Organisation mondiale du commerce, l'Association mondiale de la Route, la Federal Aviation Administration des États-Unis, la Federal Emergency Management Agency des États-Unis, la Federal Highway Administration des États-Unis, la Federal Railway Administration des États-Unis et la Transportation Security Administration des États-Unis.

canadienne des constructeurs de véhicules, la Chambre de commerce maritime, le Council of Marine Carriers, le Canadien Pacifique Limitée, la Fédération canadienne des municipalités, le Comité consultatif sur la politique générale, la Société de systèmes de transports intelligents du Canada, l'Opération Gareau, l'Association des chemins de fer du Canada, la Fédération maritime du Canada, la Société de développement économique du Saint-Laurent, l'Association des armateurs du Canada, le Conseil canadien des normes, le Tribunal d'appel des transports du Canada, l'Association des transports du Canada, le transport des marchandises dangereuses, le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, les associations de constructeurs de véhicules et les syndicates, et le Western Transportation Advisory Council.

1.4.3 Coexécutants

Transports Canada collabore avec des centaines d'autres organismes qui s'intéressent aux questions de transport.

Autres organismes fédéraux – dont les programmes et les services peuvent être touchés par les activités de transport, par exemple : Agriculture et Agroalimentaire Canada, l'Agence des services frontaliers du Canada, l'Agence canadienne d'inspection des aliments, les Administrations portuaires canadiennes, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, la Commission canadienne de sûreté nucléaire, le Service canadien du renseignement de sécurité, l'Office des transports du Canada, le Tribunal d'appel des transports du Canada, Environnement Canada, Pêches et Océans Canada, Affaires étrangères et commerce international, Santé Canada, Industrie Canada (p. ex. Bureau de la concurrence), Infrastructure Canada, Justice Canada, Défense nationale, Ressources naturelles Canada, les Administrations Canada, Sécurité publique et Protection civile Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, et la Diversification de l'économie de l'Ouest Canada.

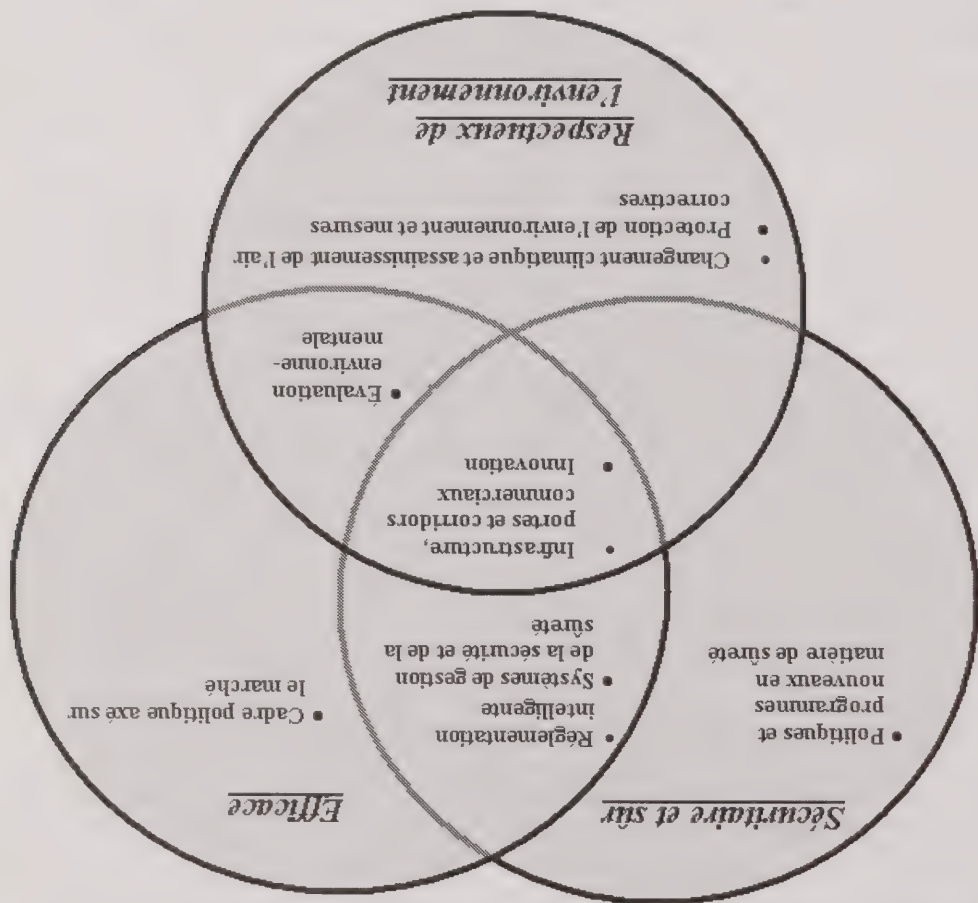
Provinces, territoires et administrations municipales – en particulier en ce qui concerne le développement et l'entretien du réseau routier et le respect de la sécurité routière, de même que la coexécution du programme de transport des marchandises dangereuses.

Institutions scolaires – Universités, collèges et institutions de formations canadiens impliqués dans la recherche politique, la recherche et développement, la formation et les programmes éducationnels qui contribuent à bâtir la base de connaissance de la recherche et développement du Canada ainsi que la capacité fonctionnelle et opérationnelle en rapport avec le réseau des transports.

Entreprises du secteur des transports – qui dépendent toutes de l'application équitable des règlements et de l'élaboration de politiques pour renforcer l'efficacité du réseau de transport, par exemple : transporteur aérien (p. ex. Air Canada, WestJet), aéroports, compagnies de camionnage et d'autobus, Algonia Central Marine, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, Canada Steamship Lines, Canadien Pacifique Limitée, NAV CANADA et VIA Rail.

Organismes et associations – qui ont un intérêt direct dans les infrastructures de transport, le régime de réglementation et la sécurité, par exemple : l'Association du transport aérien du Canada, l'Association des administrations portuaires canadiennes, l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada, l'Association des compagnies de chemin de fer régionales du Canada, l'Association québécoise de transport et des routes, le Conseil canadien de la sécurité, l'Association canadienne des chefs de pompier, l'Association canadienne des producteurs pétroliers, le Conseil des aéroports du Canada, l'Association canadienne de l'autobus, l'Association canadienne de l'aviation d'affaires, l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques, le Conseil canadienne des administrateurs en transport motorisé, l'Association canadienne des opérateurs de traversiers, les Fabricants canadiens d'équipements d'aviation, le Conseil consultatif maritime canadien, l'Association canadienne de droit maritime, le Canadian Owners and Pilots Association, l'Association des armateurs canadiens, l'Association canadienne des exploitants aériens gouvernementaux, l'Alliance canadienne du camionnage, l'Association canadienne du transport urbain, l'Association

Comme l'illustre le diagramme ci-après, les activités du programme du Ministère appuient les neuf priorités du diagramme qui elles-mêmes soutiennent plus d'un objectif stratégique, d'une façon intégrée.



Activités du programme		
Politiques, réglementation, surveillance et réseau de transports sûr et sécuritaire	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	Politiques et programmes en appui au transport durable
↓	↓	↓

Ces trois résultats stratégiques s'inscrivent dans le cadre des neuf priorités de programme, présentées ci-dessous :

- Cadre de politique axé sur le marché
- Infrastructure, portes et corridors commerciaux
- Innovation
- Politiques et programmes nouveaux en matière de sûreté
- Réglementation intelligente
- Systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté
- Changement climatique et assainissement de l'air
- Évaluations environnementales
- Protection de l'environnement et mesures correctives

La vision de Transports Canada à l'égard d'un réseau de transport durable, qui intègre et équilibre les objectifs sociaux, économiques et environnementaux, est basée sur trois résultats stratégiques : un réseau de transport sûr et sécuritaire contribuant à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté; un réseau de transport efficace contribuant à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce; un réseau de transport respectueux de l'environnement contribuant à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable.

PRIORITÉS DU PROGRAMME

Indicateurs de progrès
<ul style="list-style-type: none"> • Un bureau de gouvernance des sociétés d'Etat qui fournit des avis et services d'experts au ministre sur la bonne gouvernance des sociétés d'Etat qui font partie de son portefeuille. • L'adoption de pratiques exemplaires en matière de bonne gouvernance des sociétés d'Etat. • L'évolution constante des profils de compétences des postes de cadres de toutes les sociétés d'Etat qui font partie du portefeuille. • Un processus de nomination transparent et efficace pour combler les postes vacants des conseils d'administration qui contribue à l'efficacité de ces derniers et au fonctionnement des sociétés d'Etat.

- Un processus de nomination des présidents, des premiers dirigeants et des directeurs, qui soit fondé sur les profils de compétences requises pour chacun des postes;
- Un programme de gestion du rendement des premiers dirigeants, qui concorde avec les objectifs de rendement fixés par le Ministre dans la lettre d'attente pour la société d'Etat;
- Un examen et adoption de codes de conduite des sociétés d'Etat, pour s'assurer qu'ils reflètent adéquatement les responsabilités de gérance;
- Le maintien d'une relation indépendante adéquate entre le ministre responsable des sociétés d'Etat et les membres responsables des activités quotidiennes et gérance et du rendement.
- La déclaration volontaire par les sociétés d'Etat de leurs résultats sur les plans de la

En 2006-2007, Transports Canada a collaboré à la première d'une série d'évaluations approfondies dans le cadre de l'évaluation continue effectuée par le Ministère relativement à l'efficacité et à l'efficience de ses programmes et dépenses connexes. Les évaluations sont réalisées à l'échelle nationale en deux étapes. La première étape est sur le point de prendre fin alors que la seconde sera entreprise au printemps de l'exercice 2007-2008. Ces évaluations permettront de fournir aux cadres supérieurs du Ministère l'information nécessaire pour s'assurer que les crédits sont alloués aux besoins les plus prioritaires et que Transports Canada assure les meilleurs investissements possibles dans les domaines qui comptent le plus pour les Canadiens. Au coeur de ces évaluations figurent les mesures introduites par le gouvernement du Canada pour faciliter la réaffectation des ressources aux grandes priorités : réforme des acquisitions, renforcement et modernisation des pratiques de gestion, amélioration de la responsabilisation et promotion d'une bonne gouvernance.

Transports Canada vise l'amélioration de sa capacité d'intervention, de responsabilisation et d'innovation d'ici la fin de l'évaluation approfondie, en adoptant des systèmes de gestion plus efficaces et efficaces dans des domaines comme la technologie de l'information, les ressources humaines et les finances. Le renforcement et la modernisation des processus organisationnels de Transports Canada comportent des avantages pour les Canadiens et les usagers des réseaux de transport.

Indicateurs de progrès

- Mesures bien définies des activités, des priorités, des résultats, des extrants et du rendement des programmes.
- Mise en évidence des occasions de réaffecter les ressources aux grandes priorités.
- Recensement d'autres options de prestation des programmes.

Responsabilisation des sociétés d'Etat

Le 6 février 2006, le gouvernement a créé un nouveau portefeuille reconnu comme Transports, Infrastructure et Collectivités. Ce nouveau portefeuille regroupe 16 sociétés d'Etat. Dans la foulée des travaux entamés en 2005-2006 pour accroître la responsabilisation de la gestion des sociétés d'Etat, Transports Canada renforcera sa capacité de conseiller le Ministre sur les pratiques exemplaires pour s'occuper d'un portefeuille de sociétés d'Etat aussi vaste. Des conseils d'administration efficaces, compétents et responsables sont essentiels à la prospérité d'une société, quelle qu'elle soit. On prévoit que la mise en oeuvre des initiatives suivantes contribuera à la bonne gouvernance des sociétés d'Etat du portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités :

- Une lettre d'attente annuelle du Ministre aux présidents de chaque société d'Etat relevant de ce portefeuille, énonçant les grands objectifs stratégiques du gouvernement et les attentes à l'égard de chacune des sociétés d'Etat en ce qui concerne la contribution à ces objectifs;

Valeurs et éthique

- Un plan des RH ministériel, comprenant des stratégies de dotation, d'apprentissage et d'ordre organisationnel ainsi que des mesures de rendement qui en découlent sera publié en 2007-2008.
- Importance accrue accordée aux personnes au sein du Ministère au moyen de mesures au niveau organisationnel et d'établissement de rapports.
- Progrès réalisés par rapport aux initiatives du nouveau Plan d'action sur la diversité.

Indicateurs de progrès

Transports Canada mettra en place un Cadre de valeurs et d'éthique plus global et intégré. Le cadre inclura une structure de gouvernance adaptée pour intégrer les opérations et activités relatives aux valeurs et à l'éthique dans l'ensemble du Ministère. Il comprendra également une stratégie d'évaluation des risques pour l'identification des fonctions ou domaines à risques élevés, et un plan de travail pour l'atténuation de tous les risques inhérents. En offrant des outils d'évaluation et des indicateurs de rendement, le cadre permettra aussi de faire rapport sur les progrès réalisés en fonction des résultats en ce qui a trait au rendement organisationnel en termes de valeurs et d'éthique.

Parallèlement à l'introduction de l'évaluation des risques en termes de valeurs et d'éthique au Ministère, le travail sera entrepris par la mise en place d'un processus de collaboration avec les représentants syndicaux et les cadres supérieurs du Ministère dans le but d'élaborer un Code de conduite pour Transports Canada. Ce code de conduite interne découlera du futur Code de conduite de la fonction publique et tiendra compte des questions inhérentes aux valeurs et à l'éthique propre à Transports Canada.

Avec l'entrée en vigueur dans l'ensemble du secteur public de la Loi sur la protection des fonctionnaires dénonciateurs d'actes répréhensibles modifiée par la Loi fédérale sur la responsabilité, Transports Canada veillera à ce que les employés se familiarisent avec la nouvelle Loi, et qu'ils soient au courant de la façon dont elle s'applique et à ce qu'ils soient sensibilisés à ses mécanismes de protection, en élaborant et en mettant en œuvre une stratégie globale de communication et d'apprentissage en collaboration avec l'Agence de gestion des ressources humaines de la fonction publique du Canada (AGRHPFC).

L'objectif en bout de ligne consiste à renforcer la capacité de surveillance de Transports Canada en matière de valeurs et d'éthique, et à établir les priorités du Ministère en ce qui a trait aux valeurs et à l'éthique d'ici à la fin de l'exercice 2007-2008.

Indicateurs de progrès

- Une nouvelle structure de gouvernance au sein du Ministère qui contribue à un cadre plus exhaustif et intégré de valeurs et d'éthique pour le Ministère.
- Un plan de travail et des consultations initiales pour l'élaboration d'un Code de conduite interne pour Transports Canada.
- Un plan de communication et un plan d'apprentissage visant à accroître la sensibilisation à la nouvelle législation et à la façon dont elle s'applique.

Au cours du dernier exercice, Transports Canada a connu de nombreux succès grâce à la mise en œuvre initiale de la *Loi sur la modernisation de la fonction publique*, y compris le perfectionnement professionnel dans l'ensemble du Ministère mettant ainsi l'accent sur davantage de solutions plus concertées au niveau administratif et plus proactives en matière de dotation (p. ex. des décisions collectives en matière de dotation). Les défis du recrutement et du maintien en poste, en particulier en ce qui a trait aux emplois professionnels et techniques, constitueront le principal domaine concernant les personnes à Transports Canada au cours des années à venir. Le développement de la capacité humaine par l'intermédiaire de nombreux programmes de recrutement et de perfectionnement aura des répercussions sur la plupart des directions générales et des régions.

Des réalisations considérables ont également été possibles grâce à des stratégies de formation et d'apprentissage instaurées dans l'ensemble du Ministère. La mise en œuvre intégrale de la Politique sur l'apprentissage, la formation et le perfectionnement a entraîné la validation fructueuse des connaissances des gestionnaires délégués à Transports Canada. Les dirigeants du Ministère ont tiré avantage des résultats du sondage mené auprès des fonctionnaires fédéraux dans le but de mieux faire participer le personnel et de mettre en place des stratégies pour améliorer le milieu de travail, tout en tenant compte des points de vue des représentants syndicaux.

Sur le plan des ressources humaines au sein du Ministère, la réaction passive a été abandonnée pour privilégier plutôt la planification. La préparation de plans de ressources humaines (RH) cohérents au niveau de chaque direction générale et région a donné lieu à d'importants progrès. Un plan des RH de Transports Canada exhaustif et intégré sera publié en 2007-2008 faisant ressortir davantage l'importance de relever les défis liés au recrutement, au maintien en poste et à l'apprentissage ainsi que l'atteinte des objectifs opérationnels. Les processus opérationnels de gestion des ressources humaines dicteront l'utilisation des plans des RH pour l'élaboration de plans de dotation proactifs, de plans d'apprentissage et de stratégies de changement organisationnel au sein des directions générales. En termes de gouvernance, les analystes ainsi que le système d'information sur les ressources humaines amélioré au sein de la Direction générale des ressources humaines du Ministère, dont la fonction consiste à communiquer les résultats de la planification des RH à l'échelle du Ministère sur un ensemble de mesures du rendement, appuieront ces processus ministériels.

Le Ministère veillera à ce que la dualité linguistique soit respectée à Transports Canada afin de continuer d'offrir aux Canadiens des services de grande qualité dans la langue de leur choix et de renforcer le leadership (chez les cadres, les gestionnaires et les superviseurs) dans le but de promouvoir l'utilisation des deux langues officielles dans les régions bilingues.

En 2007-2008, la diversité demeurera une priorité à Transports Canada. Un nouveau plan d'action triennal (2007-2010) sera mis en œuvre au cours de la prochaine année. Le nouveau plan visera principalement à intégrer d'autres thèmes importants (langues officielles, valeurs et éthique, etc.) menant à une culture organisationnelle en vue d'en arriver à une véritable inclusion et intégration. Nous poursuivrons également nos efforts pour accroître la représentation des membres des communautés minorités visibles.

MANDAT LÉGISLATIF

Au Canada, les trois ordres de gouvernement assument certaines responsabilités en ce qui a trait au réseau de transport national. Afin de réaliser sa *vision* et sa *mission*, Transports Canada exécute ses programmes et fournit ses services en vertu de nombreux pouvoirs législatifs et constitutionnels.

1.4.2 Planification axée sur les résultats

Transports Canada s'est engagé à obtenir des résultats pour les Canadiens.

RÉSULTATS STRATÉGIQUES

Transports Canada s'est fixé trois résultats stratégiques ou résultats finaux alignés sur le programme général du gouvernement fédéral c.-à-d. de fournir :

- un réseau de transport *sûr et sécuritaire* qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté;
- un réseau de transport *efficace* qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce;
- un réseau de transport *respectueux de l'environnement* qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable.

PRIORITÉS DE GESTION

Les priorités de gestion de Transports Canada ont été conçues dans le contexte de deux aspects clés : la mise en oeuvre des engagements pris dans le Rapport sur les plans et les priorités précédent, et les évaluations internes et externes, en utilisant les éléments du Cadre de responsabilisation de gestion, pour cerner des occasions d'améliorer les pratiques de gestion au Ministère.

Les priorités de gestion pour 2007-2008 feront fond sur les réalisations antérieures et continueront à renforcer les capacités de gestion dans les domaines des personnes, des valeurs et de l'éthique, de la gouvernance et de la gérance, et de la responsabilisation des sociétés d'État.

1.4 Survol du Ministère

1.4.1 Raison d'être

Transports Canada est chargé d'appliquer les politiques et les programmes fixés par le gouvernement du Canada en matière de transport. Le Ministère veille à ce que tous les éléments du réseau de transport fonctionnent de manière efficace et intégrée.

NOTRE VISION

Un réseau de transport au Canada qui est reconnu mondialement comme étant sûr et sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement

Notre vision d'un réseau de transport durable, à savoir un réseau qui intègre les objectifs sociaux, économiques et environnementaux et qui trouve un juste équilibre entre ces derniers, repose sur les principes suivants :

- des niveaux de sécurité et de sûreté les plus élevés possible pour protéger la vie et les biens, grâce à l'établissement de normes et de règlements axés sur le rendement selon les besoins;
- l'efficacité dans le transport des gens et des biens pour favoriser la prospérité économique et une qualité de vie durable, grâce à la concurrence et à une utilisation ciblée de la réglementation et du financement public;
- le respect de l'héritage environnemental pour les générations futures de Canadiens, grâce aux processus d'évaluation et de planification environnementales des décisions en matière de transport et à une utilisation ciblée de la réglementation et du financement public.

NOTRE MISSION

Servir l'intérêt public en favorisant un réseau de transport au Canada qui est sûr et sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement

Pour accomplir sa mission, Transports Canada est déterminé à être un chef de file mondial qui :

- élabore et met en oeuvre des politiques et des programmes ainsi que des cadres législatifs et réglementaires efficaces;
- travaille en partenariat avec les autres gouvernements, l'industrie et les intervenants; est reconnu comme étant une organisation progressive, efficace et responsable;
- assure un milieu de travail sain et productif qui valorise l'excellence professionnelle, le travail d'équipe, les communications ouvertes, la diversité, l'apprentissage continu et le respect mutuel.

Depuis sa création, en février 2006, des mesures ont été prises afin de maximiser les synergies et accroître la coordination de ses activités. À cette fin, la gestion du portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités est, depuis août 2006, sous l'égide d'un seul et même sous-ministre. Suite à cette décision, un comité conjoint des deux ministères a été créé afin de proposer au ministre une architecture des nouveaux programmes d'infrastructure annoncés dans le Budget 2006. Ce comité est un élément clé de l'intégration des composantes du portefeuille et continuera son travail au cours de la prochaine année dans le suivi des programmes. D'autres mesures seront prises au courant de la prochaine année dans l'optique de rassembler les expertises à l'appui d'un travail d'autant plus intégré.

Plusieurs des défis auxquels fait face le Canada interpellent le nouveau portefeuille, notamment la modernisation des infrastructures publiques, la viabilité de l'environnement, et la croissance durable. Ces défis constituent des priorités du gouvernement du Canada et continueront de guider une grande part des activités du portefeuille.

Les exportations sont indispensables à la croissance économique et à la prospérité du Canada, d'où l'importance particulière de l'infrastructure qui offre des portes d'accès aux marchés étrangers. Le budget de 2006 comprend d'importants engagements pour la réalisation d'investissements fédéraux dans le secteur des transports et d'autres éléments d'infrastructure. Ces engagements ont été appuyés dans le plan économique intitulé *Avantage Canada*, qui vise à établir des cadres de financement prévisibles et à long terme.

Le portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités met également en oeuvre des mesures dans les secteurs suivants :

Infrastructure durable – – élaboration d'un cadre pour un rôle à long terme du gouvernement fédéral en matière d'infrastructure et financement de programmes d'infrastructure;

Portes et corridors commerciaux – l'initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique et un cadre national pour les portes et les corridors commerciaux;

Collectivités dynamiques – élaborer la stratégie écoTransports en vue de favoriser un environnement propre et une meilleure qualité de vie;

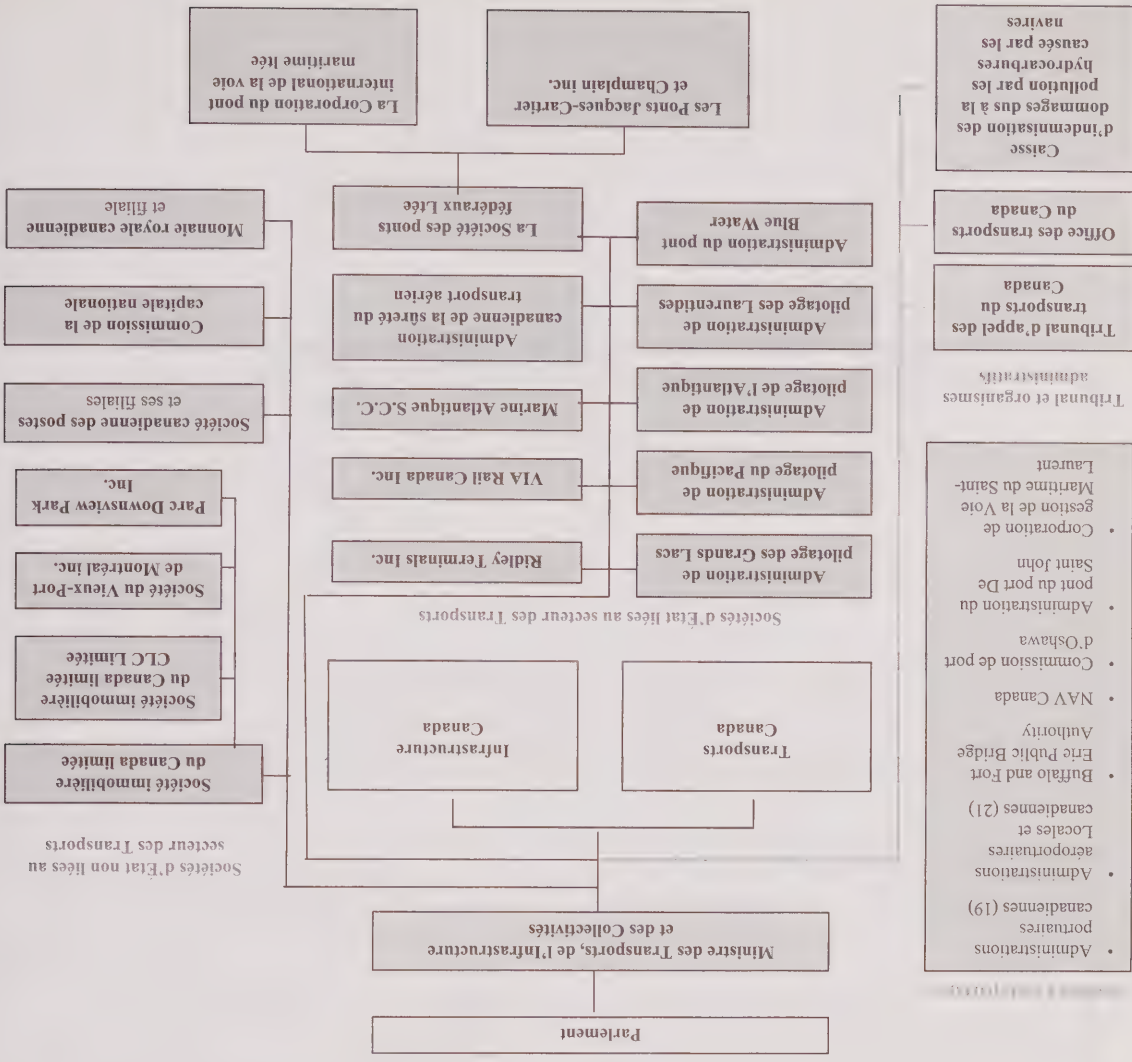
Sûreté des transports – plan d'action sur la sûreté des transports et renforcement de la sûreté des transports.

Le portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités poursuivra son travail, de concert avec les provinces, territoires, municipalités et autres groupes, envers l'accroissement de la capacité, l'efficacité de notre système de transport, et le renouvellement de l'infrastructure publique, éléments clés du développement de nos collectivités.

1.3 Portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

Transports Canada fait partie du portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités qui a été créé en février 2006, tout comme Infrastructure Canada et 16 sociétés d'Etat. Le diagramme ci-après fait état des responsabilités du Portefeuille. Infrastructure Canada, l'Office des transports du Canada et le Tribunal d'appel des transports du Canada produisent leur propre rapport sur les plans et les priorités. Les sociétés d'Etat préparent leur propre plan d'entreprise.

PORTFEEUILLE DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS



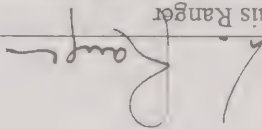
1.2 Déclaration de la direction

Je soumetts, en vue de son dépôt au Parlement, le *Rapport sur les plans et les priorités (RPP) 2007-2008* de

TRANSPORTS CANADA

Le présent document a été préparé conformément aux principes de présentation des rapports énoncés dans le *Guide pour la préparation de la partie III du Budget des dépenses 2007-2008 : Rapports sur les plans et priorités et Rapports ministériels sur le rendement*.

- Il est conforme aux exigences particulières de reddition de comptes décrites dans les lignes directrices du Secrétariat du Conseil du Trésor;
- Il repose sur les résultats stratégiques et l'architecture des activités de programmes du Ministère qui ont été approuvés par le Conseil du Trésor;
- Il présente une information cohérente, complète, équilibrée et fiable;
- Il fournit une base pour la reddition de comptes à l'égard des résultats obtenus avec les ressources et les autorisations qui lui sont confiées;
- Il rend compte de la situation financière en fonction des dépenses prévues approuvées par le Secrétariat du Conseil du Trésor.

Nom :  Louis Rangel

Titre : Sous-ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

Lawrence Cannon

L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

Les enjeux afférents au transport sont aussi au cœur du programme environnemental qui est devenu l'une des principales priorités du gouvernement fédéral. Nous ne pouvons pas avoir un impact important sur les gaz à effet de serre et la pollution du Canada sans prendre des mesures concrètes pour s'attaquer aux émissions et aux autres répercussions sur l'environnement du secteur des transports. Les efforts permanents de Transports Canada pour promouvoir un réseau de transport respectueux de l'environnement se concentrent sur trois priorités dominantes de programme : le changement climatique et l'air pur, l'évaluation environnementale ainsi que la protection de l'environnement et l'assainissement de l'environnement.

Ces priorités ont une incidence sur certains des plus importants enjeux auxquels le Canada est confronté aujourd'hui : notre prospérité, notre sûreté, notre sécurité, notre environnement et notre qualité de vie. *Le Rapport sur les plans et les priorités 2007-2008* trace les grandes lignes du plan d'action que Transports Canada a l'intention de suivre pour mettre à profit les possibilités que ces priorités présentent.

1.1 Message du Ministre

C'est avec plaisir que je présente, en qualité de ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, le *Rapport sur les plans et les priorités 2007-2008* de Transports Canada qui fait état de l'orientation générale du Ministère pour les trois prochains exercices.

Aujourd'hui, à une époque où la rapidité caractérise les chaînes d'approvisionnement mondiales, les réseaux de transport doivent nous garder en contact avec un monde en constante évolution. Des réseaux

de transport sécuritaires, efficaces, durables et sûrs sont essentiels pour garantir que les Canadiens profitent de la mondialisation et pour renforcer notre union économique interne.

Le 23 novembre 2006, le gouvernement du Canada a présenté *Avantage Canada*, un plan tourné vers l'avenir. Il reconnaît que si le Canada, une nation dépendante du commerce, veut demeurer compétitif, nous devons créer une infrastructure de renommée internationale afin d'assurer la libre circulation des personnes, des biens et des services sur nos routes et nos ports, par nos ports et nos portes d'entrée, et au moyen de nos transports en commun.

À cette fin, le budget 2006 a engagé plus que jamais auparavant des fonds fédéraux au chapitre de l'infrastructure. Un objectif clé de ce financement sera de travailler avec les provinces et les territoires afin d'améliorer le réseau routier national. Toutefois, l'argent seul ne produira pas les résultats maximums escomptés d'un réseau de transport entièrement intégré. Le gouvernement du Canada s'engage aussi à faire preuve de leadership pour la planification à long terme et l'élaboration de politiques dans tous les modes de transports, entre les divers paliers de gouvernement et entre les secteurs public et privé. Cette vision de la politique et des investissements pour des *réseaux* de transport d'une importance nationale progressera grâce à l'élaboration d'un cadre national pour les portes d'entrée et les corridors de commerce conçu pour guider les actions futures qui, en plus des initiatives clés comme « Ciel bleu », notre nouvelle politique aérienne internationale, amélioreront la prospérité économique et la compétitivité du Canada.

Le gouvernement du Canada reconnaît que maintenant, plus que jamais, un réseau de transport sûr et sécuritaire est un élément essentiel pour une économie saine et concurrentielle. En collaboration avec l'industrie et d'autres intervenants, Transports Canada continuera d'élaborer de nouvelles politiques et de nouveaux programmes en matière de sûreté et mettra en œuvre l'initiative de la réglementation intelligente par l'intermédiaire d'approches novatrices comme les systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté.



SECTION I – SURVOL

SECTION III – INFORMATION ADDITIONNELLE.....	70
3.1 Renseignements sur l'organisation	71
3.2 Liens du Ministère avec les secteurs de résultats du gouvernement du Canada.....	72
3.3 Tableaux financiers.....	73
SECTION IV – AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT	108
4.1 Nos bureaux.....	109
4.2 Autres sources d'information en ligne.....	110
INDEX	112

Table des matières

SECTION I – SURVOL	1
1.1 Message du Ministre	3
1.2 Déclaration de la direction	5
1.3 Portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités	6
1.4 Survol du Ministère	8
1.4.1 Raison d'être	8
1.4.2 Planification axée sur les résultats	9
1.4.3 Coexécutants	16
1.4.4 Sommaire des dépenses prévues	17
1.5 Contexte global de planification	31
1.5.1 Défis et possibilités	31
SECTION II – ANALYSE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE	34
2.1 Plans et priorités par résultat stratégique	35
2.1.1 Résultat stratégique : Un réseau de transport efficace contribuant à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce	35
2.1.1.1 Cadre de politique axé sur le marché	39
2.1.1.2 Infrastructure, portes et corridors commerciaux	41
2.1.1.3 Innovation	46
2.1.2 Résultat stratégique : Un réseau de transport sûr et sécuritaire contribuant à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté	48
2.1.2.1 Nouvelles politiques et nouveaux programmes de sûreté	52
2.1.2.2 Réglementation intelligente	57
2.1.2.3 Systèmes de gestion de la sécurité et systèmes de gestion de la sûreté	59
2.1.3 Résultat stratégique : Un réseau de transport respectueux de l'environnement contribuant à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable	61
2.1.3.1 Changement climatique et assainissement de l'air	65
2.1.3.2 Évaluation environnementale	67
2.1.3.3 Protection environnementale et mesures correctives	68

Transports Canada

Budget des dépenses 2007-2008 Rapport sur les plans et les priorités

Approuvé

Laurence Gauthier

Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des
Collectivités

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement. Le Budget des dépenses, qui est déposé à la Chambre des communes par le président du Conseil du Trésor, comporte trois parties :

Partie I – Plan de dépenses du gouvernement présente un aperçu des dépenses fédérales et résume les principaux éléments du Budget principal des dépenses.

Partie II – Budget principal des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget principal des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en application ses plans de dépenses. Les Parties I et II du Budget des dépenses sont déposées simultanément le 1^{er} mars ou avant.

Partie III – Plan de dépenses du ministère est divisé en deux documents :

- 1) Les rapports sur les plans et les priorités (RPP)** sont des plans de dépenses établis par chaque ministre et organisme (à l'exception des sociétés d'État). Ces rapports présentent des renseignements plus détaillés, pour une période de trois ans, sur les principales priorités d'une organisation, et ce, par résultat stratégique, activité de programme et résultats prévus, incluant des liens aux besoins en ressources connexes. Les RPP contiennent également des données sur les besoins en ressources humaines, les grands projets d'immobilisations, les subventions et contributions, et les coûts nets des programmes. Ils sont déposés au Parlement par le président du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes qui dépendent des crédits parlementaires et qui sont désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Ces documents sont habituellement déposés au plus tard le 31 mars, pour renvoi aux comités qui peuvent ensuite faire rapport à la Chambre des communes conformément au paragraphe 81(7) du Règlement.
- 2) Les rapports ministériels sur le rendement (RMR)** rendent compte des réalisations de chaque ministre et organisme en fonction des attentes prévues en matière de rendement qui sont indiquées dans leur RPP. Ces rapports sur le rendement, qui portent sur la dernière année financière achevée, sont déposés au Parlement en automne par le président du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes qui dépendent des crédits parlementaires et qui sont désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Le Budget supplémentaire des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget supplémentaire des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en application ses plans de dépenses. Le Budget supplémentaire des dépenses est habituellement déposé deux fois par année, soit un premier document au début novembre et un document final au début mars. Chaque Budget supplémentaire des dépenses est caractérisé par une lettre alphabétique (A, B, C, etc.). En vertu de circonstances spéciales, plus de deux Budgets supplémentaires des dépenses peuvent être publiés au cours d'une année donnée.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

©Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux, 2007.

Ce document est disponible en médias substituts sur demande.

Ce document est disponible sur le site Web du SCT à l'adresse suivante : www.tbs-sct.gc.ca.

En vente chez votre librairie local ou par la poste auprès des Éditions et Services gouvernementaux Canada
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) KIA 0S5

Téléphone : 613-941-5995

Commandes seulement : 1-800-635-7943 (Canada et É.-U.)

Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757 (Canada et É.-U.)

Internet : <http://publications.gc.ca>



Transports Canada

Budget des dépenses
2007-2008

Partie III – Rapport sur les plans et les priorités



Transportation Appeal Tribunal of Canada

2007-2008
Estimates

Part III – Report on Plans and Priorities

Canada

ESTIMATES

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament. The Estimates, which are tabled in the House of Commons by the President of the Treasury Board, consist of:

Part I – The Government Expense Plan provides an overview of federal spending and summarizes the key elements of the Main Estimates.

Part II – The Main Estimates directly support the *Appropriation Act*. The Main Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in subsequent appropriation bills. Parliament will be asked to approve these votes to enable the government to proceed with its spending plans. Parts I and II of the Estimates are tabled concurrently on or before March 1.

Part III – Departmental Expenditure Plans, which is divided into two components:

- 1) **Reports on Plans and Priorities (RPPs)** are individual expenditure plans for each department and agency (excluding Crown corporations). These reports provide increased levels of detail over a three-year period on an organisation's main priorities by strategic outcome(s), program activity(s) and planned/expected results, including links to related resource requirements. The RPPs also provide details on human resource requirements, major capital projects, grants and contributions, and net program costs. They are tabled in Parliament by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the appropriation dependent departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*. These documents are usually tabled on or before March 31 and referred to committees, which may then report to the House of Commons pursuant to Standing Order 81(7).
- 2) **Departmental Performance Reports (DPRs)** are individual department and agency accounts of results achieved against planned performance expectations as set out in respective RPPs. These Performance Reports, which cover the most recently completed fiscal year, are tabled in Parliament in the fall by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the appropriation dependent departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*.

Supplementary Estimates directly support an *Appropriation Act*. The Supplementary Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in the subsequent appropriation bill. Parliamentary approval is required to enable the government to proceed with its spending plans. Supplementary Estimates are normally tabled twice a year, the first document in early November and a final document in early March. Each Supplementary Estimates document is identified alphabetically A, B, C, etc. Under special circumstances, more than two Supplementary Estimates documents can be published in any given year.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of public funds.

©Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented
by the Minister of Public Works and Government Services, 2007.

This document is available in multiple formats upon request.

This document is available on the TBS Web site at the following address: www.tbs-sct.gc.ca.

Available through your local bookseller or by mail from
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa (Ontario) KIA OS5

Telephone: 613-941-5995
Orders Only: 1-800-635-7943 (Canada and U.S.A.)
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757 (Canada and U.S.A.)
Internet: <http://publications.gc.ca>

Catalogue No.: BT31-2/2008-III-78
ISBN 978-0-660-63343-5

Transportation Appeal Tribunal of Canada

2007-2008

Report on Plans and Priorities



The Honourable Lawrence Cannon, P.C., M.P.
Minister of Transport, Infrastructure and Communities



Table of Contents

Section I:	Overview	
	Chairperson's Message	1
	Management Representation Statement.....	2
	Summary Information	3
	Agency Plans and Priorities.....	5
Section II:	Analysis of Program Activity by Strategic Outcome	
	Detailed Analysis of Program Activity	9
Section III:	Supplementary Information	
	Organizational Information.....	11
	Departmental Link to Government of Canada Outcome Areas.....	12
	Whole of Government Framework	12
	Financial Tables	13
Section IV:	Other Items of Interest	15
Section V:	Index.....	17

Section I: Overview

1.1 Chairperson's Message

I am pleased to present the 2007-2008 Report on Plans and Priorities of the Transportation Appeal Tribunal of Canada, formerly the Civil Aviation Tribunal. The Transportation Appeal Tribunal of Canada is a quasi-judicial body established in June 2003 (S.C. 2001, c. 29) to provide an independent process of review of administrative and enforcement actions – including the suspension and cancellation of licences, certificates and other documents of entitlement, the issuance of railway orders, and the imposition of administrative monetary penalties – taken under various federal transportation Acts.

The Tribunal conducts its hearings at various locations in Canada in an open and impartial manner consistent with procedural fairness and the rules of natural justice. It adjudicates matters that will have a serious impact on the livelihood and operations of the aviation, rail and marine communities in 2007-2008. Given its itinerant structure and process for conducting hearings, the Tribunal is readily accessible to those communities.

The requisite knowledge and experience of Tribunal members enhances their independence by enabling them to understand and assess the validity of the various administrative transportation actions. It also increases the confidence placed in the decisions as an expert quasi-judicial review body.

Over the years the practices and procedures of the Tribunal were flexible and straightforward and the Tribunal became one of government's best practices. Transport Canada and organizations representing document holders who appear before the Tribunal have acquired levels of experience which contribute to efficiencies in the hearing process. As well, the Tribunal took great pains to keep its process simple, informal and accessible for all applicants thereby providing effective recourse rights regarding ministerial decisions. We are, however, mindful that increasingly complex cases with higher penalties can result in countless motions and multiple day hearings.

Thus, the direction for this Tribunal for the years ahead will be its challenge to contain its growing mandate to current standards to ensure that the Tribunal continues to be regarded as one of government's best practices. We are confident that the provision of mediation and informal conferences will produce timeliness for the parties and cost benefits for the more complex cases. Having recognized the commitment of members and staff to its mandate, I am confident that the Tribunal will continue to successfully meet its challenges.



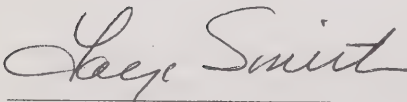
Faye Smith
Chairperson

1.2 Management Representation Statement

I submit for tabling in Parliament the 2007-2008 Report on Plans and Priorities for the Transportation Appeal Tribunal of Canada.

This document has been prepared based on the reporting principles contained in the *Guide for the Preparation of Part III of the 2007-2008 Estimates: Reports on Plans and Priorities and Departmental Performance Reports*:

- It adheres to the specific reporting requirements outlined in the Treasury Board of Secretariat guidance;
- It is based on the department's Strategic Outcome and Program Activity Architecture that were approved by the Treasury Board;
- It presents consistent, comprehensive, balanced and reliable information;
- It provides a basis of accountability for the results achieved with the resources and authorities entrusted to it; and
- It reports finances based on approved planned spending numbers from the Treasury Board Secretariat.



Faye Smith
Chairperson

1.3 Summary Information

Raison d'être

The mission of the Transportation Appeal Tribunal of Canada is to review the Minister of Transport's enforcement and licensing decisions through a two-level hearing process. The Tribunal has a commitment to openness and cooperation and is mandated to conduct informal, expeditious and fair hearings.

Financial Resources

(\$ thousands)

2007-2008	2008-2009	2009-2010
1,433.0	1,433.0	1,433.0

Human Resources

(FTEs)

2007-2008	2008-2009	2009-2010
12	12	12

Agency Priorities

Description	Type
Priority 1 : Hold hearings expeditiously and informally	Ongoing
Priority 2 : Continue to implement management excellence	Ongoing
Priority 3: Sustain expert membership and competent workforce; maintain an organization of trained and knowledgeable people	New

Program Activity by Strategic Outcome

		Planned Spending (\$ thousands)			Contributes to the Following Priority
Expected Results		2007–2008	2008–2009	2009–2010	
Strategic Outcome: To provide Canadian transportation community with the opportunity to have administrative or enforcement actions under federal transportation Acts reviewed by an independent body.					
Program Activity : review and appeal hearings	Access to an independent assessment governed by considerations of natural justice	1,413.0	1,413.0	1,413.0	Priority 1: Hold hearings expeditiously and informally
	More pertinent information to better manage a growing mandate	10.0	10.0	10.0	Priority 2: Continue to implement management excellence
	Provide a continuous learning environment	10.0	10.0	10.0	Priority 3: Sustain expert membership and competent workforce: maintain an organization of trained and knowledgeable people

1.4 Agency Plans and Priorities

The Transportation Appeal Tribunal of Canada replaced the Civil Aviation Tribunal which was established under Part IV of the *Aeronautics Act* in 1986. On the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 73 of the *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act*, assented to on December 18, 2001, being chapter 29 of the Statutes of Canada, 2001, the Act officially came into force on June 30, 2003. The Transportation Appeal Tribunal of Canada, a multi-modal tribunal, is available to the air and rail sectors, and in 2007, the marine sector. The *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act* amends the *Aeronautics Act*, the *Canada Shipping Act*, the *Marine Transportation Security Act* and the *Railway Safety Act* to establish the jurisdiction and decision-making authorities of the Tribunal under those Acts. The Tribunal's jurisdiction extending to the rail sector is expressly provided for under the *Aeronautics Act* and the *Railway Safety Act* (section 2 of the *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act*). The mandate of the Tribunal expands to act as a multi-modal review body for administrative and enforcement actions taken under various federal transportation Acts. Increased jurisdiction for the Tribunal will enlarge its caseload considerably over the next few years, but the business line will not be amended. The office of the Tribunal is located in the National Capital Region.

The Tribunal's yearly seminars ensure a trained membership through updates and discussions of legislative changes. The interaction of members and role play scenarios assist the membership in achieving quality and consistency in making and in writing its decisions. A panel discussion takes place with representatives from the transportation communities to provide feedback to the Tribunal as to delivery of services to its clients.

The Tribunal will continue to provide determinations with written reasons quickly, allowing Transport Canada and document holders to better understand the outcome of the matter and, where applicable, to make a more enlightened decision as to the exercise of their right to appeal. In 2005-2006 the average lapsed time between the conclusion of a review hearing and the issuance of a determination was 77 days for a review and 92 days for an appeal. The greater number of hearings and the increasing case complexity provide justification for the additional time needed by members.

Access to an Independent Assessment Governed by Considerations of Natural Justice

To this end, the Tribunal plans to:

- ensure that its members and staff maintain a high level of expertise;
- apply a decision-making process that is governed by the rules of fairness and the regulations and legal principles applicable to the case;
- process each request as quickly as possible;
- make all of its decisions publicly available; and
- act as mediator and facilitator for earlier resolution of disputes.

The results will be:

- that the Tribunal, a competent and independent body, can deal fairly, efficiently and in a timely and transparent manner with requests; and
- that services are available to resolve transportation-related disputes in an informal manner that is simple, rapid, less litigious and less costly.

Performance will be monitored by:

- ensuring that services are available to informally resolve transportation-related disputes in a manner that is simple, rapid, less litigious and less costly;
- hearings that are held expeditiously and informally;
- the timely disposition of review and appeal hearings within service standards;
- hearings being conducted in accordance with the rules of fairness and natural justice;
- using pre-hearing conferences to streamline and expedite the hearing process;
- quality and consistency of decision-making; and
- a level of satisfaction by the transportation community.

Improve Management Practices

Building on the momentum and successes achieved under the Modern Comptrollership Initiative and continuing with the implementation of the Management Accountability Framework, the Tribunal is committed to continuous improvement of its management practices.

To this end, the Tribunal plans to:

- implement its performance measurement framework during fiscal year 2007-2008 and to make adjustments in future as required;
- develop the necessary tools to gather performance information, given the limited resources available; and
- integrate the improved performance measures into its operational planning process.

The results will be:

- for Canadian taxpayers and parliamentarians, more pertinent information to understand how the Tribunal's program benefits Canadians; and
- for the Tribunal managers and employees, acquiring the knowledge they require to better manage the program.

Performance will be monitored by:

- the results of assessments of the Tribunal's future Departmental Performance Reports and Reports on Plans and Priorities; and
- the demonstrated ongoing use by Tribunal managers and employees of the performance information to make business decisions.

Provide a Continuous Learning Environment

To this end, the Tribunal plans to:

- provide a continued emphasis on learning and knowledge sharing; and
- maintain an organization of trained and knowledgeable people.

The results will be:

- that a learning policy will be developed to provide a continuous learning environment for staff;
- that each employee will be provided with a personal learning plan;
- that staff will be provided with opportunities for development; and
- that a positive and productive work environment will be created.

Performance will be monitored by:

- staff retention rates;
- satisfaction levels of staff; and
- ability to retain corporate memory and continuity of operations.

Government On-Line

The Tribunal will seek to improve the delivery of its key services to the public for greater efficiencies and increased client satisfaction and to improve access and service performance by making major modifications to its Web site and by providing Internet links.

Social Union Framework Agreement

The Transportation Appeal Tribunal of Canada represents the only forum for ensuring that the document holders have access to an independent assessment governed by considerations of natural justice. There are approximately 83,847 licensed aviation personnel, 36,366 rail personnel in Canada and approximately 28,737 registered aircraft and 2,866 locomotives in service. Because of this volume, the number of infractions will rise. The level of enforcement action is entirely controlled by Transport Canada which in turn determines the workload of the Tribunal. The Tribunal is also affected by the department's rewrite of its aviation, rail and marine regulations including the designation of a large number of offences under the designated provisions set out in the *Canadian Aviation Regulations*, the *Marine Transportation Security Act* and the *Railway Safety Act*.

Over the past months, the Tribunal's jurisdiction was increased to include the *International Bridges and Tunnels Act*. It is anticipated that regulations relating to the marine sector will be in effect in the upcoming fiscal year. As well, additional legislation respecting airports will be implemented over the next few years that will have the effect of increasing the number of offences under the designated provisions which in turn will affect the workload of the Tribunal.

On the assumption of an increased caseload of as much as 50 percent with the Tribunal's expansion to include the marine sector, the Tribunal will need additional funding to sustain its multi-modal mandate. The most significant upcoming challenge for the Tribunal will be its expansion as a multi-modal transportation tribunal. The reorganization of the Tribunal will increase the overall workload and require expansion of capacity in new areas of expertise: more members will have to be appointed and trained. Existing employees will likely require additional training and more staff will have to be hired to ensure that current efficiencies will be maintained.

Section II: Analysis of Program Activity by Strategic Outcome

2.1 Detailed Analysis of Program Activity

Review and Appeal Hearings

The objective is to provide for the operation of an independent Tribunal to respond to requests from the transportation community for review of enforcement and licensing decisions taken by the Minister of Transport under the *Aeronautics Act*, the *Canada Transportation Act* and the *Railway Safety Act*, and to conduct hearings into such appeals.

Strategic Outcome

The strategic outcome of the Tribunal is to provide the Canadian transportation community with the opportunity to have administrative or enforcement actions under federal transportation acts reviewed by an independent body.

Financial Resources

(\$ thousands)

2007-2008	2008-2009	2009-2010
1,433.0	1,433.0	1,433.0

Human Resources

(FTEs)

2007-2008	2008-2009	2009-2010
12	12	12

The Tribunal’s only activity is the provision of an independent review process for aviation and rail by providing document holders with the opportunity to proceed with a hearing. The Tribunal represents the only forum ensuring that document holders have access to an independent assessment governed by considerations of natural justice. Its role does not overlap with, nor is it duplicated by, any other agency, board or commission. It is unique in the transportation sector in that its function is entirely adjudicative.

The Minister’s enforcement and licensing decisions may include the imposition of monetary penalties or the suspension, cancellation, refusal to issue or refusal to renew documents of entitlement for reasons of incapacity or other grounds. The person or corporation affected is referred to as the document holder.

All hearings are held expeditiously and informally, according to the rules of fairness and natural justice. At the conclusion of a hearing, the Tribunal may confirm the Minister's decision, substitute its own decision, or refer the matter to the Minister for reconsideration.

In conducting its reviews of enforcement and licensing decisions of the Minister of Transport, the Transportation Appeal Tribunal of Canada provides a public interest program that is unique to transportation in Canada. The Tribunal's efficiencies provide visible validation and confirmation of Canada's transportation safety system. Moreover, the Tribunal process is able to quickly identify concerns in the transportation sector of a technical or legislative nature leading to necessary amendments to legislation for the benefit of all Canadians through the enhancement and maintenance of transportation safety in Canada.

The program's effectiveness can be measured by its ability to provide the transportation community with the opportunity to have ministerial decisions reviewed fairly, equitably and within a reasonable period of time. Tribunal hearings are readily accessible to the lay person without the attendant legal complexities and case backlogs which were visited upon the court system that prevailed prior to the creation of this Tribunal and its predecessor, the Civil Aviation Tribunal.

Section III: Supplementary Information

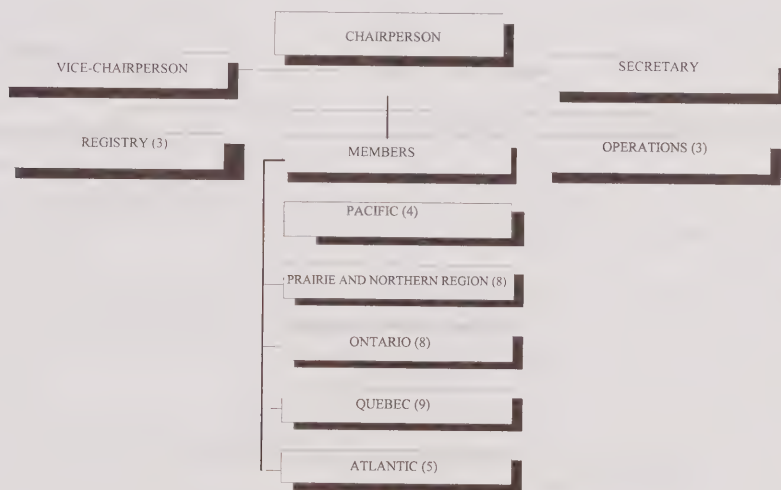
3.1 Organizational Information

The Chairperson is the Chief Executive Officer of the Tribunal and has supervision over and direction of the work and staff of the Tribunal including:

- the apportionment of work among its members;
- the assignment of members to hear matters brought before the Tribunal;
- the conduct of the work of the Tribunal; and
- the management of its internal affairs.

The Tribunal reports to Parliament through the Minister of Transport.

The Chairperson, Vice-Chairperson and immediate staff account for nine full-time equivalents. Thirty-four part-time members were in office during 2005-2006. Members are drawn from across Canada and are appointed by Order in Council on the basis of their knowledge and expertise. At the end of 2006, four part-time members were appointed in the aeronautics sector.



The lower half of the organization chart displays the distribution of part-time members by region. All members report to the Chairperson.

3.2 Departmental Link to Government of Canada Outcome Areas

2007-2008 (\$ thousands)					
	Budgetary	Non Budgetary			
Strategic Outcome: To provide the Canadian transportation community with the opportunity to have administrative or enforcement actions under federal transportation acts reviewed by an independent body.					
Program Activity	Operating	Loans, Investments and Advances	Total Main Estimates	Adjustments (Planned Spending not in Main Estimates)	Total Planned Spending
Review and Appeal Hearings	1,433.0	0	1,433.0	0	1,433.0
Total	1,433.0	0	1,433.0	0	1,433.0

3.3 Whole of Government Framework

The Whole of Government Framework was introduced in Canada's Performance 2002, and has evolved through departmental consultations over the years.

The framework provides a structural "logic model" for the Government of Canada - mapping the contributions of departments, agencies and Crown corporations that receive appropriations to a set of high-level Government of Canada outcome areas.

To achieve its strategic outcome, the Tribunal identified three strategic priorities in its Report on Plans and Priorities. The following table outlines the Tribunal's strategic outcome and alignment to Government of Canada outcomes.

Strategic Outcome: To provide the Canadian transportation community with the opportunity to have administrative or enforcement actions under federal transportation Acts reviewed by an independent body.
Program Activity: Review and appeal hearings
Government of Canada outcome: Safe and secure communities

More information regarding the Whole of Government Framework is available at the following address: http://www.tbs-sct.gc.ca/pubs_pol/dcgpubs/mrrsp-psgrr/wgf-cp_e.asp

3.4 Financial Tables

Table 1: Departmental Planned Spending and Full Time Equivalents

(\$ thousands)	Forecast Spending 2006-2007	Planned Spending 2007-2008	Planned Spending 2008-2009	Planned Spending 2009-2010
Review and appeal hearings				
Budgetary main estimates (gross)	1,329.0	1,333.0	1,333.0	1,333.0
Total main estimates	1,329.0	1,333.0	1,333.0	1,333.0
<i>Adjustments:</i>				
Supplementary estimates				
Carry forward	58.6			
Additional funding from Transport Canada	173.0			
Adjustment to additional funding*	(113.0)			
Policy framework for Airports	-	100.0	100.0	100.0
Total adjustments	118.6	100.0	100.0	100.0
Total planned spending	1,447.6	1,433.0	1,433.0	1,433.0
Less: non-respendable revenue	-	-	-	-
Plus: cost of services received without charge	221.6	222.9	204.7	200.8
Total agency spending	1,669.2	1,655.9	1,637.7	1,633.8
Full-time equivalents	12	12	12	12

* Funding was requested from Transport Canada to hire additional employees and to provide training sessions for newly-appointed part-time members.

Table 2: Voted and Statutory Items listed in Main Estimates

2007-2008		(\$ thousands)	
Vote or Statutory Item	Truncated Vote or Statutory Wording	2007-2008 Main Estimates	2006-2007 Main Estimates
70	Program expenditures	1,307.0	1,200.0
(S)	Contributions to employee benefit plans	126.0	129.0
	Total for Agency	1,433.0	1,329.0

Table 3: Services Received Without Charge

(\$ thousands)	2007-2008
Accommodation provided by Public Works and Government Services Canada	175.1
Contributions covering employer's share of employees' insurance premiums and expenditures paid by Treasury Board of Canada Secretariat (excluding revolving funds)	47.8
2007-2008 services received without charge	222.9

Section IV: Other Items of Interest

Transportation Appeal Tribunal of Canada	Publications
<p>333 Laurier Avenue West Room 1201 Ottawa, Ontario K1A 0N5</p> <p>Telephone: (613) 990-6906 Fax: (613) 990-9153 e-mail: info@tatc.gc.ca Internet Web Site: http://www.tatc.gc.ca</p> <p>Faye Smith – Chairperson</p> <p>Vacant – Vice-Chairperson</p> <p>Carl Poulin – Executive Services Manager</p> <p>Mary Cannon – Registrar (Ontario, Prairie and Northern and Pacific Regions)</p> <p>Monique Godmaire – Registrar (Headquarters, Quebec and Atlantic Regions)</p> <p>Suzanne Lagacé – Communications Manager</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Performance Report - March 31, 2006 • Annual Report 2005-2006 • Guide for Applicants • The Transportation Appeal Tribunal of Canada: pamphlet

Section V: Index

Access to an Independent Assessment Governed by Considerations of Natural Justice.....6

Agency Plans and Priorities5

Agency Priorities3

Analysis of Program Activity by Strategic Outcome9

Chairperson’s Message1

Departmental Planned Spending and Full Time Equivalents13

Departmental Link to Government of Canada Outcome Areas.....12

Detailed Analysis by Program Activity9

Financial Resources3

Financial Tables13

Government On-Line7

Human Resources3

Improve Management Practices.....6

Management Representation Statement.....2

Organizational Information.....11

Other Items of Interest15

Overview1

Program Activity by Strategic Outcome.....4

Provide a Continuous Learning Environment.....7

Raison d’être3

Review and Appeal Hearings.....9

Services Received Without Charge14

Social Union Framework Agreement8

Strategic Outcome.....9

Summary Information3

Supplementary Information11

Voted and Statutory Items Listed in Main Estimates14

Whole of Government Framework12

Section V : Index

Activité de programme par résultat stratégique..... 4

Analyse détaillée de l'activité de programme..... 9

Analyse de l'activité de programme par objectif stratégique..... 9

Audiences en révision et en appel..... 9

Autres sujets d'intérêt..... 15

Avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle..... 6

Cadre pangouvernemental..... 12

Déclaration de la direction..... 2

Dépenses prévues de l'agence et équivalents temps pleins..... 13

Entente cadre sur l'union sociale..... 8

Gouvernement en direct..... 8

Information additionnelle..... 11

Lien de l'agence avec les secteurs de résultats du gouvernement du Canada..... 12

Message de la présidente..... 1

Objectif stratégique..... 9

Plans et priorités de l'agence..... 5

Postes votés et législatifs indiqués dans le budget principal..... 14

Priorités de l'agence..... 3

Procurer un environnement d'apprentissage continu..... 7

Raison d'être..... 3

Renseignements plus pertinents pour une meilleure gestion..... 6

Renseignements sur l'organisation..... 11

Renseignements sommaires..... 3

Ressources financières..... 3

Ressources humaines..... 3

Services reçus à titre gracieux..... 14

Survol..... 1

Tableaux financiers..... 13

Section IV : Autres sujets d'intérêt

Tribunal d'appel des transports du Canada	Publications
<p>333, avenue Laurier Ouest pièce 1201 Ottawa (Ontario) K1A 0N5</p> <p>Téléphone : (613) 990-6906 Télécopieur : (613) 990-9153 Courrier électronique : info@tatic.gc.ca Site Internet : http://www.tatic.gc.ca</p> <p>Faye Smith – Présidente</p> <p>Inoccupé / Libre – Vice-président</p> <p>Carl Poulin – Chef des services à la haute direction</p> <p>Mary Cannon – Greffière (régions de l'Ontario, des Prairies et du Nord et du Pacifique)</p> <p>Monique Godmaire – Greffière (siège principal et régions de l'Atlantique et du Québec)</p> <p>Suzanne Lagacé – Gestionnaire des Communications</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Rapport sur le rendement - 31 mars 2006 • Rapport annuel 2005-2006 • Guide des requérants • Brochure : Tribunal d'appel des transports du Canada

Tableau 2: Postes votés et législatifs indiqués dans le budget principal

2007-2008 (en milliers de dollars)			
Poste voté ou législatif	Libelle tronqué pour le poste voté ou législatif	Budget principal 2007-2008	Budget principal 2006-2007
70	Dépenses du programme	1 307,0	1 200,0
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	126,0	129,0
	Total pour l'agence	1 433,0	1 329,0

Tableau 3 : Services reçus à titre gracieux

(en milliers de dollars)			
2007-2008	Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada		
175,1	Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le Secréariat du Conseil du Trésor du Canada (sauf les fonds renouvelables)		
47,8			
222,9	Total des services reçus à titre gracieux en 2007-2008		

3.4 Tableaux financiers

Tableau 1 : Dépenses prévues de l'agence et équivalents temps plein

(en milliers de dollars)		Prévisions des dépenses	Dépenses prévues	Dépenses prévues	Dépenses prévues
		2006-2007	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Audiences en révision et en appel		1 329,0	1 333,0	1 333,0	1 333,0
Budgétaire du budget principal des dépenses (brut)		1 329,0	1 333,0	1 333,0	1 333,0
Total du budget principal des dépenses		1 329,0	1 333,0	1 333,0	1 333,0
<i>Rajustements :</i>					
Budget supplémentaire des dépenses		58,6			
Montant reporté		173,0			
Fonds additionnels de Transports Canada		(113,0)			
Ajustement aux fonds additionnels*		-	100,0	100,0	100,0
Cadre de politique sur les aéroports					
Total des rajustements		118,6	100,0	100,0	100,0
Dépenses nettes prévues		1 447,6	1 433,0	1 433,0	1 433,0
Moins : Revenus non disponibles		-	-	-	-
Plus : Coût des services reçus à titre gracieux		221,6	222,9	204,7	200,8
Coût net pour l'agence		1 669,2	1 655,9	1 637,7	1 633,8
Équivalents temps plein		12	12	12	12

* Des fonds ont été demandés à Transports Canada afin d'embaucher du personnel supplémentaire et de tenir des séances de formation pour les nouveaux conseillers à temps partiel.

3.2 Lien de l'agence avec les secteurs de résultats du gouvernement du Canada

2007-2008 (en milliers de dollars)				Résultat stratégique : Fournir au milieu du transport canadien un processus de révision par un organisme indépendant pour ce qui est des mesures d'application de la loi et des décisions portant sur la délivrance des licences en vertu des lois fédérales sur les transports.				
Dépenses budgétaires		Dépenses non budgétaires		Activité de programme	Dépenses de fonctionnement	Prêts, investissements et avances	Total pour le Budget principal	
Audiences en révision et en appel		Total des dépenses prévues						Rajustements (dépenses prévues non indiquées dans le Budget principal)
1 433,0		1 433,0						
1 433,0		0		1 433,0		0		
1 433,0		0		1 433,0		0		
Total		1 433,0		0		1 433,0		

3.3 Cadre pangouvernemental

Le cadre pangouvernemental a été instauré dans Le Rendement du Canada 2002, et il a évolué grâce aux consultations ministérielles au fil des ans.

Le cadre constitue un « modèle logique » structurel pour le gouvernement du Canada - établissant des correspondances entre les contributions des ministères, des organismes et des sociétés d'État qui reçoivent des crédits et une série de secteurs de résultats pangouvernementaux.

Pour atteindre ce résultat stratégique, le Tribunal a établi trois priorités stratégiques dans son Rapport sur les plans et les priorités. Le tableau qui suit expose ce résultat stratégique et l'harmonisation aux résultats du gouvernement du Canada.

Résultat stratégique : Fournir au milieu du transport canadien un processus de révision par un organisme indépendant pour ce qui est des mesures d'application de la loi et des décisions portant sur la délivrance des licences en vertu des lois fédérales sur les transports.
Activité de programme : Audiences en révision et en appel
Résultat pangouvernemental : Des collectivités sécuritaires et sécurisées

Des informations supplémentaires sont disponible à l'adresse suivante: http://www.tbs-sct.gc.ca/pubs_pol/dcepubs/mrsp-psgr/wgfc-f.asp

Section III : Information additionnelle

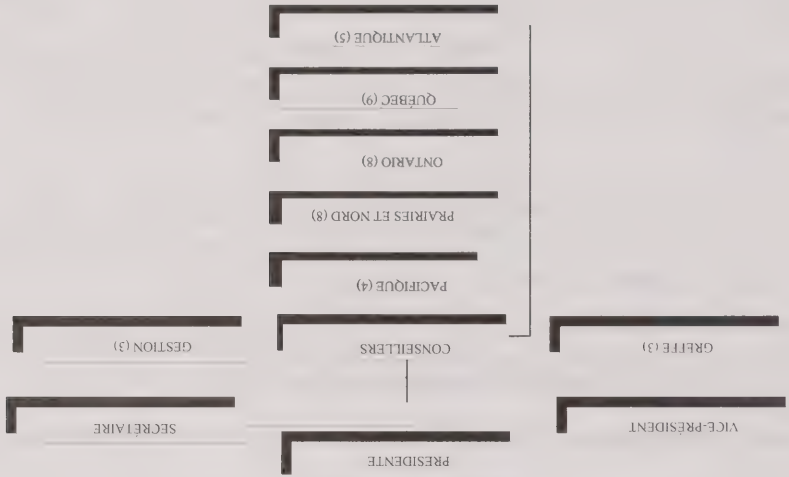
3.1 Renseignements sur l'organisation

La présidente est la première dirigeante du Tribunal. À ce titre, elle en assure la direction et contrôle la gestion de son personnel. Elle est notamment chargée :

- de la répartition du travail entre les conseillers;
- de la composition des comités pour entendre les affaires portées devant le Tribunal;
- de la conduite des travaux du Tribunal;
- de son administration.

Le Tribunal rend compte au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports.

La présidente, le vice-président et le personnel immédiat représentent neuf équivalents temps plein. Trente-quatre conseillers à temps partiel étaient en fonction durant 2005-2006. Répartis dans les diverses régions du Canada, les conseillers sont nommés par décret en conseil en raison de leurs connaissances et de leur compétence. À la fin de l'an 2006, nous avons procédé à la nomination de quatre conseillers à temps partiel dans le secteur aéronautique.



La partie inférieure de l'organigramme indique la répartition par région des conseillers à temps partiel. Tous les conseillers se rapportent à la présidente.

Les audiences sont tenues rapidement et sans formalisme, aux termes des règles d'équité et de justice naturelle. À la suite d'une audience, le Tribunal peut, selon le cas, confirmer la décision du ministre, y substituer sa propre décision ou encore renvoyer l'affaire au ministre pour réexamen.

En effectuant la révision des mesures d'application de la loi et des décisions portant sur la délivrance des licences prises par le ministre des Transports, le Tribunal d'appel des transports du Canada assure un programme d'intérêt public qui est particulier dans le secteur des transports au Canada. L'efficacité des opérations du Tribunal peut se traduire en une validation et une confirmation visibles du système de sécurité des transports au Canada. De plus, le Tribunal assure un processus pouvant rapidement identifier les préoccupations de nature technique ou législative du secteur des transports et menant à des modifications nécessaires à la réglementation, assurant ainsi aux Canadiens le maintien et le renforcement de la sécurité des transports au Canada.

L'efficacité du programme peut se mesurer par sa capacité de permettre aux intéressés du milieu des transports d'obtenir la révision des décisions ministérielles de façon juste, équitable et dans un laps de temps raisonnable. Les audiences du Tribunal sont facilement accessibles aux personnes non spécialisées dans le domaine du droit, sans les complexités juridiques et les arrières de cas que l'on retrouve dans l'ancien système judiciaire avant la création de ce Tribunal et son prédécesseur, le Tribunal de l'aviation civile.

Section II : Analyse de l'activité de programme par objectif stratégique

2.1 Analyse détaillée de l'activité de programme

Audiences en révision et en appel

L'objectif est d'assurer le fonctionnement d'un Tribunal indépendant chargé de répondre aux demandes provenant du milieu des transports concernant la révision des mesures d'application de la loi et des décisions portant sur la délivrance des licences prises par le ministre des Transports aux termes de la *Loi sur l'aéronautique*, la *Loi sur les transports au Canada* et la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, et de tenir des audiences suite aux appels de ceux-ci.

Objectif stratégique

L'objectif stratégique du Tribunal est de fournir au milieu du transport canadien un processus de révision par un organisme indépendant pour ce qui est des mesures d'application de la loi et des décisions portant sur la délivrance des licences prises par le ministre des Transports en vertu des lois fédérales sur les transports.

Ressources financières

2007-2008	1 433,0
2008-2009	1 433,0
2009-2010	1 433,0

Ressources humaines

(ETP)

2007-2008	12
2008-2009	12
2009-2010	12

La seule activité du Tribunal est de fournir un processus indépendant de révision aux secteurs aéronautique et ferroviaire permettant ainsi aux titulaires de document de faire entendre leur requête. Le Tribunal constitue le seul forum permettant aux titulaires de document d'avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle. Il n'y a aucun chevauchement ou duplication du rôle du Tribunal avec le rôle d'un autre comité, d'une autre agence ou commission. Le Tribunal est particulier dans le secteur des transports en ce sens qu'il joue un rôle d'organisme d'arbitrage.

Les mesures d'application de la loi et les décisions portant sur la délivrance des licences du ministre peuvent comprendre l'imposition d'amendes ou la suspension, l'annulation, le refus de renouveler, ou le refus de délivrer ou de modifier des documents d'autorisation pour raisons d'incapacité ou autres. La personne ou la personne morale affectée est désignée sous le nom de titulaire de document.

Gouvernement en direct

Dans le but de mieux répondre aux attentes de ses clients, le Tribunal cherchera à améliorer la prestation de ses services clés au public ainsi que l'accessibilité et l'efficacité de ses services en effectuant des modifications importantes de son site Internet et par l'intermédiaire de liens d'Internet.

Entente cadre sur l'union sociale

Le Tribunal d'appel des transports du Canada constitue le seul forum permettant aux titulaires de document d'avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle. Le Canada compte environ 83 847 employés brevetés de l'aviation, 36 366 employés du secteur ferroviaire, environ 28 737 aéronautes immatriculés et 2 866 locomotives en service. À cause de ce volume, le nombre d'infractions devrait augmenter. Les mesures d'application de la loi relèvent de Transports Canada, ce qui détermine alternativement la charge de travail du Tribunal. Les changements apportés par Transports Canada aux textes de la réglementation aérienne, ferroviaire et maritime affectent aussi le Tribunal, y compris la désignation de plusieurs infractions en vertu des textes désignés prévus au *Règlement de l'aviation canadien*, à la *Loi sur la sûreté du transport maritime* et à la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.

Au cours des derniers mois, la compétence du Tribunal s'est étendue à la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux*. On prévoit que la réglementation concernant le secteur maritime sera en vigueur au cours du prochain exercice financier. En outre, des dispositions législatives additionnelles concernant les aéroports seront mises en application au cours des prochaines années, ce qui entraînera un nombre accru d'infractions en vertu des textes désignés et, en conséquence, une charge de travail plus élevée pour le Tribunal.

En supposant que la charge de travail puisse augmenter jusqu'à 50 p. 100 avec l'ajout du secteur maritime, le Tribunal aura besoin d'un financement additionnel pour soutenir son mandat multimodal. Le défi le plus significatif que le Tribunal aura à surmonter sera son expansion en tant que tribunal multimodal des transports. La réorganisation du Tribunal aura comme résultat une augmentation de sa charge de travail globale et exigera l'expansion de ses capacités dans des nouveaux domaines d'expertise. Il sera nécessaire de nommer d'autres conseillers et de leur donner de la formation. Il sera vraisemblablement nécessaire de donner de la formation au personnel en place et d'embaucher du personnel supplémentaire afin de maintenir le niveau d'efficacité actuel du Tribunal dans l'acquisition de son mandat.

- mettre en oeuvre son cadre de mesures de rendement fondées sur les résultats au cours de l'année financière 2007-2008 et y apporter les ajustements nécessaires dans le futur;
- développer les outils nécessaires pour recueillir de meilleurs renseignements sur le rendement étant donné le peu de ressources disponibles;
- intégrer les mesures de rendement améliorées à son processus de planification opérationnelle.

À cette fin, le Tribunal entend :

- les contribuables canadiens et les membres du Parlement bénéficieront de renseignements plus pertinents qui leur permettront de comprendre comment le programme du Tribunal profite aux Canadiens;
- les gestionnaires et les employés du Tribunal acquerront les connaissances nécessaires pour mieux gérer le programme.

Le contrôle du rendement se fera ainsi :

- les résultats d'évaluation des futurs rapports ministériels sur le rendement et les rapports sur les plans et les priorités du Tribunal;
- la preuve que les gestionnaires et les employés du Tribunal utilisent couramment les renseignements sur le rendement dans la prise de décisions opérationnelles.

Procurer un environnement d'apprentissage continu

À cette fin, le Tribunal entend :

- continuer à mettre l'accent sur l'apprentissage et le partage des connaissances;
- maintenir une organisation de gens formés et chevronnés.

Les résultats seront les suivants :

- une politique d'apprentissage sera élaborée en vue d'assurer un environnement d'apprentissage continu au personnel;
- un plan d'apprentissage personnalisé sera élaboré pour chaque employé;
- le personnel aura accès à des possibilités de perfectionnement;
- l'environnement de travail sera à la fois positif et productif.

Le contrôle du rendement se fera ainsi :

- le taux de maintien de l'effectif;
- le niveau de satisfaction du personnel;
- la capacité de conserver la mémoire de l'organisation et ainsi continuer les opérations.

Avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle
À cette fin, le Tribunal entend :

- s'assurer que ses conseillers et son personnel maintiennent un niveau d'expertise élevé;
- appliquer un processus de prise de décision régi par les règles d'équité, les règlements et les principes juridiques applicables à chaque cas;
- traiter chaque requête aussi rapidement que possible;
- rendre toutes ses décisions publiques;
- agir comme médiateur et facilitateur pour résoudre les différends plus rapidement.

Les résultats seront les suivants :

- un organisme compétent et indépendant qui peut traiter équitablement, efficacement, en temps opportun et de façon transparente les requêtes;
- des services disponibles pour résoudre les différends relatifs aux transports de façon informelle, plus simple, plus rapide, moins litigieuse et plus économique.

Le contrôle du rendement se fera ainsi :

- l'assurance que les services sont disponibles pour résoudre les différends relatifs aux transports de façon informelle, plus simple, plus rapide, moins litigieuse et plus économique;
- des audiences tenues rapidement et sans formalisme;
- le règlement des audiences en révision et en appel selon les normes de service et dans un laps de temps raisonnable;
- des audiences tenues aux termes des règles d'équité et de justice naturelle;
- des conférences préparatoires à l'audience pour rationaliser et accélérer le déroulement des audiences;
- la qualité et la cohérence des décisions;
- le degré de satisfaction du milieu des transports.

Renseignements plus pertinents pour une meilleure gestion

En ajoutant à l'élan et aux succès obtenus en vertu de l'Initiative de modernisation de la fonction de contrôleur et la continuation de l'implantation du Cadre de responsabilisation de gestion, le Tribunal d'appel des transports du Canada s'engage à l'amélioration continue de ses pratiques de gestion.

1.4 Plans et priorités de l'Agence

Le Tribunal d'appel des transports du Canada a remplacé le Tribunal de l'aviation civile établi à la partie IV de la *Loi sur l'aéronautique* en 1986. Sur la recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 73 de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*, sanctionnée le 18 décembre 2001, chapitre 29 des Lois du Canada (2001), la Loi est entrée en vigueur le 30 juin 2003. La compétence du Tribunal d'appel des transports du Canada, un tribunal multimodal, s'étend aux secteurs aéronautique et ferroviaire; en 2007, sa compétence s'étendra aussi au secteur maritime. La *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada* modifie la *Loi sur l'aéronautique*, la *Loi sur la marine marchande du Canada*, la *Loi sur la sûreté du transport maritime* et la *Loi sur la sécurité ferroviaire* afin d'établir la compétence et les pouvoirs de décision sous leur régime. La compétence du Tribunal s'étend au secteur ferroviaire selon les dispositions à cet effet dans la *Loi sur l'aéronautique* et la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (article 2 de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*). Le Tribunal agit à titre d'organisme multimodal de révision de mesures d'application de la loi et de mesures administratives prises en vertu de diverses lois fédérales sur les transports. Ces compétences additionnelles augmentent la charge de travail du Tribunal d'une façon considérable au cours des prochaines années, mais le secteur d'activité sera le même. Le siège du Tribunal se situe dans la région de la capitale nationale.

La tenue de colloques annuels par le Tribunal fait en sorte qu'il se compose de conseillers qualifiés en permettant de tenir leurs connaissances à jour et de discuter de modifications législatives. L'interaction entre les conseillers ainsi que les séances de jeux de rôle auxquels ils participent leur permettent de prendre et de rédiger des décisions cohérentes et de qualité. Des représentants du milieu des transports participent à une discussion entre experts afin d'informer le Tribunal en ce qui a trait à la prestation des services aux clients.

Le Tribunal continuera de rendre ses décisions rapidement avec les motifs à l'appui par écrit, permettant ainsi à Transports Canada et aux titulaires de document de mieux comprendre le résultat d'une cause et, le cas échéant, de pouvoir prendre une décision éclairée quant à l'exercice de leur droit d'appel. En 2005-2006, le nombre de jours écoulés avant qu'une décision ne soit rendue après la conclusion d'une audience se chiffre en moyenne à 77 jours pour une révision et à 92 jours pour un appel. En raison du plus grand nombre d'audiences et du degré de complexité accru, les conseillers ont dû y consacrer du temps supplémentaire.

Activité de programme par résultat stratégique

Dépenses prévues (en milliers de dollars)		Résultat stratégique : Fournir au milieu du transport canadien un processus de révision par un organisme indépendant pour ce qui est des mesures d'application de la loi et des décisions portant sur la délivrance des licences en vertu des lois fédérales sur les transports.			
Résultat prévu		2007-2008	2008-2009	2009-2010	Contribue à la priorité suivante
Activité de programme: Audiences en révision et en appel	Avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle	1 413,0	1 413,0	1 413,0	Priorité 1 : Tenir des audiences rapidement et sans formalisme
	Renseignements plus pertinents pour une meilleure gestion d'un mandat accru	10,0	10,0	10,0	Priorité 2 : Poursuivre la mise en oeuvre de l'excellence en gestion
	Procurer un environnement d'apprentissage continu	10,0	10,0	10,0	Priorité 3 : Maintenir un niveau d'expertise élevé au sein des conseillers et un niveau de compétence élevé au sein du personnel : maintenir une organisation de gens formés et chevronnés

1.3 Renseignements sommaires

Raison d'être

La mission du Tribunal d'appel des transports du Canada est de revoir les mesures d'application de la loi et les décisions portant sur la délivrance des licences prises par le ministre des Transports par le biais d'un processus d'audience à deux niveaux. L'engagement du Tribunal est fondé sur la transparence et la collaboration et il a comme mandat de tenir ses audiences équitablement, rapidement et sans formalisme.

Ressources financières

2007-2008	1 433,0
2008-2009	1 433,0
2009-2010	1 433,0

Ressources humaines

(ETP)

2007-2008	12
2008-2009	12
2009-2010	12

Priorités de l'Agence

Description	Type
Priorité 1 : Tenir des audiences rapidement et sans formalisme	Continu
Priorité 2 : Poursuivre la mise en oeuvre de l'excellence en gestion	Continu
Priorité 3 : Maintenir un niveau d'expertise élevé au sein des conseillers et un niveau de compétence élevé au sein du personnel : maintenir une organisation de gens formés et chevronnés	Nouveau


1.2 Déclaration de la direction

Je soumetts, aux fins de dépôt au Parlement, le Rapport sur les plans et les priorités 2007-2008 du Tribunal d'appel des transports du Canada.

Le présent document a été préparé conformément aux principes de présentation des rapports énoncés dans le *Guide de préparation de la partie III du budget des dépenses 2007-2008 : Rapports sur les plans et les priorités et Rapports ministériels sur le rendement*:

- Il est conforme aux exigences précises de déclaration figurant dans les lignes directrices du SCT;
- Il repose sur les résultats stratégiques et l'architecture des activités de programmes du ministère qui ont été approuvés par le Conseil du Trésor;
- Il présente une information cohérente, complète, équilibrée et fiable;
- Il fournit une base pour la reddition de comptes à l'égard des résultats obtenus avec les ressources et les autorisations qui lui sont confiées;
- Il rend compte de la situation financière en fonction des chiffres des dépenses prévues approuvées provenant du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada.

La présidente,



Faye Smith

Section I : Suivi

1.1 Message de la présidente

J'ai l'honneur de présenter le Rapport sur les plans et les priorités 2007-2008 du Tribunal d'appel des transports du Canada, anciennement le Tribunal de l'aviation civile. Le Tribunal d'appel des transports du Canada est un organisme quasi judiciaire établi en juin 2003 (L.C. 2001, ch. 29) qui prévoit un processus indépendant de révision de certaines mesures d'application de la loi et de certaines mesures administratives, notamment la suspension ou l'annulation de licences, certificats et autres documents d'autorisation, les ordres concernant la sécurité ferroviaire et les sanctions administratives pécuniaires. Ces mesures sont prises en vertu de diverses lois fédérales relatives au transport.

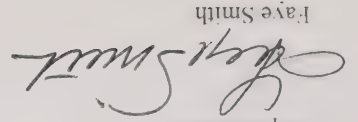
Le Tribunal tient ses audiences à plusieurs endroits au Canada de façon transparente et équitable aux termes des règles d'équité et de justice naturelle. Il statue sur des questions qui auront des répercussions importantes sur les moyens de subsistance et sur les opérations des secteurs aéronautique, ferroviaire et maritime en 2007-2008. Étant donné sa structure et le processus par lequel il tient ses audiences, le Tribunal est facilement accessible aux intérêts de ces milieux.

Les connaissances et l'expérience requises dans le cadre de leurs fonctions accroissent le niveau d'indépendance des conseillers, leur permettant ainsi de comprendre et d'évaluer la validité des diverses mesures d'application de la loi dans le domaine des transports. Le degré de confiance de Transports Canada et des titulaires de document envers les décisions du Tribunal, en tant qu'organisme quasi judiciaire spécialisé, en est par le fait même renforcé.

Au cours des années, on a pu observer une certaine souplesse et simplicité dans la pratique et les procédures du Tribunal. Celui-ci est d'ailleurs devenu un des meilleurs modèles à suivre au gouvernement. Les parties comparaisant devant le Tribunal, soit Transports Canada et les organisations représentant des titulaires de document, ont atteint un certain niveau d'expérience qui contribue à rendre le processus d'audience plus efficace. En outre, le Tribunal a toujours travaillé très fort à assurer un processus simple, informel et accessible aux requérants en leur fournissant des droits de recours efficaces en ce qui a trait aux décisions ministérielles. Nous sommes toutefois conscients que des audiences de plus en plus complexes et comportant des amendes plus élevées donnent lieu à de nombreuses requêtes et à des audiences de plusieurs jours.

Ainsi, le Tribunal continuera au cours des années à venir à s'acquitter de son mandat de plus en plus étendu tout en maintenant le niveau de rendement actuel afin de toujours être vu comme un des meilleurs modèles à suivre au gouvernement. Nous sommes confiants que la médiation et la tenue de conférences informelles se traduiront par des délais moins longs pour les parties et un meilleur rapport coût-avantage pour ce qui est des cas plus complexes. Je suis certaine que le Tribunal pourra continuer à relever les défis grâce au dévouement des conseillers et du personnel.

La présidente,



Fay Smith

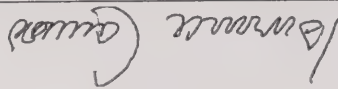
Table des matières

Section I : Survol	1
Message de la présidente	1
Déclaration de la direction	2
Renseignements sommaires	3
Plans et priorités de l'agence	5
Section II : Analyse de l'activité de programme par objectif stratégique	9
Analyse détaillée de l'activité de programme	9
Section III : Information additionnelle	11
Renseignements sur l'organisation	11
Lien de l'agence avec les secteurs de résultats du gouvernement	12
du Canada	12
Cadre pangouvernemental	12
Tableaux financiers	13
Section IV : Autres sujets d'intérêt	15
Section V : Index	17

Tribunal d'appel des transports du Canada

2007-2008

Rapport sur les plans et les priorités



L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement. Le Budget des dépenses, qui est déposé à la Chambre des communes par le président du Conseil du Trésor, comporte trois parties :

Partie I – Plan de dépenses du gouvernement présente un aperçu des dépenses fédérales et résume les principaux éléments du Budget principal des dépenses.

Partie II – Budget principal des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget principal des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en application ses plans de dépenses. Les Parties I et II du Budget des dépenses sont déposées simultanément le 1^{er} mars ou avant.

Partie III – Plan de dépenses du ministère est divisé en deux documents :

- 1) **Les rapports sur les plans et les priorités (RPP)** sont des plans de dépenses établis par chaque ministère et organisme (à l'exception des sociétés d'État). Ces rapports présentent des renseignements plus détaillés, pour une période de trois ans, sur les principales priorités d'une organisation, et ce, par résultat stratégique, activité de programme et résultats prévus, incluant des liens aux besoins en ressources connexes. Les RPP contiennent également des données sur les besoins en ressources humaines, les grands projets d'immobilisations, les subventions et contributions, et les coûts nets des programmes. Ils sont déposés au Parlement par le président du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes qui dépendent des crédits parlementaires et qui sont désignés aux annexes I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Ces documents sont habituellement déposés au plus tard le 31 mars, pour renvoi aux comités qui peuvent ensuite faire rapport à la Chambre des communes conformément au paragraphe 81(7) du Règlement.
- 2) **Les rapports ministériels sur le rendement (RMR)** rendent compte des réalisations de chaque ministère et organisme en fonction des attentes prévues en matière de rendement qui sont indiquées dans leur RPP. Ces rapports sur le rendement, qui portent sur la dernière année financière achevée, sont déposés au Parlement en automne par le président du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes qui dépendent des crédits parlementaires et qui sont désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Le Budget supplémentaire des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget supplémentaire des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en application ses plans de dépenses. Le Budget supplémentaire des dépenses est habituellement déposé deux fois par année, soit un premier document au début novembre et un document final au début mars. Chaque Budget supplémentaire des dépenses est caractérisé par une lettre alphabétique (A, B, C, etc.). En vertu de circonstances spéciales, plus de deux Budgets supplémentaires des dépenses peuvent être publiés au cours d'une année donnée.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

©Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le
Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux, 2007.

Ce document est disponible en médias substitués sur demande.

Ce document est disponible sur le site Web du SCT à l'adresse suivante : www.tbs-sct.gc.ca.

En vente chez votre librairie local ou par la poste auprès
des Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) KIA OSS

Téléphone : 613-941-5995
Commandes seulement : 1-800-635-7943 (Canada et É.-U.)
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757 (Canada et É.-U.)
Internet : <http://publications.gc.ca>



Tribunal d'appel des transports du Canada

Budget des dépenses
2007-2008

Partie III – Rapport sur les plans et les priorités



Transportation Safety Board of Canada

2007–2008
Estimates

Part III – Report on Plans and Priorities

Canada

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament. The Estimates, which are tabled in the House of Commons by the President of the Treasury Board, consist of:

Part I – The Government Expense Plan provides an overview of federal spending and summarizes the key elements of the Main Estimates.

Part II – The Main Estimates directly support the *Appropriation Act*. The Main Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in subsequent appropriation bills. Parliament will be asked to approve these votes to enable the government to proceed with its spending plans. Parts I and II of the Estimates are tabled concurrently on or before March 1.

Part III – Departmental Expenditure Plans, which is divided into two components:

- 1) **Reports on Plans and Priorities (RPPs)** are individual expenditure plans for each department and agency (excluding Crown corporations). These reports provide increased levels of detail over a three-year period on an organisation's main priorities by strategic outcome(s), program activity(s) and planned/expected results, including links to related resource requirements. The RPPs also provide details on human resource requirements, major capital projects, grants and contributions, and net program costs. They are tabled in Parliament by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the appropriation dependent departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*. These documents are usually tabled on or before March 31 and referred to committees, which may then report to the House of Commons pursuant to Standing Order 81(7).
- 2) **Departmental Performance Reports (DPRs)** are individual department and agency accounts of results achieved against planned performance expectations as set out in respective RPPs. These Performance Reports, which cover the most recently completed fiscal year, are tabled in Parliament in the fall by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the appropriation dependent departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*.

Supplementary Estimates directly support an *Appropriation Act*. The Supplementary Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in the subsequent appropriation bill. Parliamentary approval is required to enable the government to proceed with its spending plans. Supplementary Estimates are normally tabled twice a year, the first document in early November and a final document in early March. Each Supplementary Estimates document is identified alphabetically A, B, C, etc. Under special circumstances, more than two Supplementary Estimates documents can be published in any given year.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of public funds.

©Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented
by the Minister of Public Works and Government Services, 2007.

This document is available in multiple formats upon request.

This document is available on the TBS Web site at the following address: www.tbs-sct.gc.ca.

Available through your local bookseller or by mail from
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

Telephone: 613-941-5995
Orders Only: 1-800-635-7943 (Canada and U.S.A.)
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757 (Canada and U.S.A.)
Internet: <http://publications.gc.ca>

Catalogue No.: BT31-2/2008-III-73
ISBN 978-0-660-63327-5

Transportation Safety Board of Canada

2007-2008

Report on Plans and Priorities

Wendy A. Tadros
Chair
Transportation Safety Board of Canada

Rona Ambrose
President
Queen's Privy Council for Canada



Canada 

Table of Contents

Chair's Message	1
Section 1 – Overview.....	3
1.1 Management Representation Statement.....	3
1.2 Raison d'être	3
1.3 Resources	4
1.4 Program Activity and Sub-Activities by Strategic Outcome	5
1.5 Priorities for 2007-2008.....	5
Section 2 – Analysis of Program Activity	6
2.1 Strategic Outcome.....	6
2.2 Program Activity and Sub-Activities.....	6
2.3 Key Service Areas.....	6
2.4 Planning Context.....	7
2.5 Risks and Challenges	9
2.5.1 Organization's Capacity to Manage Workload and Priorities Within Available Resources	9
2.5.2 Maintaining a Knowledgeable and Professional Workforce	9
2.5.3 Maintaining an Infrastructure to Meet Information Technology and Physical Asset Needs.....	10
2.5.4 Transitioning the Investigation and Information Management System from the Project Stage to a Work Tool.....	10
2.5.5 Managing Commitments and External Expectations.....	11
2.6 Departmental Plans and Priorities.....	11
2.6.1 Continuous Improvement of Information Management	12
2.6.2 Management of Workload and Priorities Within Available Resources.....	12
2.6.3 Increased Human Resources Planning to Ensure the Retention of a Professional Workforce	12
2.6.4 Review the Sustainability of the TSB Infrastructure	13
2.6.5 Continuation of Residual 2006-2007 Priority Projects.....	13
2.7 Performance Measurement	13
Section 3 – Supplementary Information.....	16
3.1 Organizational Information.....	16
3.2 Financial Information.....	17
Table 1: Departmental Planned Spending and Full-Time Equivalents.....	18
Table 2: Voted and Statutory Items Listed in Main Estimates.....	19
Table 3: Services Received Without Charge.....	19
3.3 Internal Audits and Evaluations.....	19
3.4 Additional Information	20

Chair's Message

The Transportation Safety Board of Canada (TSB) enjoys a solid reputation, nationally and internationally, as a technically skilled and professional investigative organization. As one of only a few multi-modal safety investigation agencies in the world, the TSB pursues its mandate within a framework of independence that makes it a global leader in that regard.

The TSB is a knowledge-based organization. We collect and analyze information, transform it into knowledge and communicate what we know in order to influence positive changes to transportation safety. The TSB must therefore have efficient and effective information management practices. We have made an enormous effort in the last few years to develop and implement an investigation and information management system that meets our needs and complies with government information management requirements. Over the last year, we implemented most of the modules contained in the system. However, work remains to be done in order to make the system's modules and tools fully functional and user-friendly. This project therefore continues to be a priority for the coming year.

The public expects safety deficiencies in the transportation system to be identified and corrected. Over the years, the TSB has done an excellent job to demonstrate its credibility to Canadians by identifying safety deficiencies and issuing numerous safety recommendations. However, not all recommendations have been acted upon satisfactorily. That explains why we are publishing on our website our reassessment of the actions taken to address our recommendations. We hope that this public disclosure will act as an incentive to influence greater change and lead to improved safety actions. This year, the Board members will play a greater role with stakeholders and industry to increase the visibility of TSB's recommendations that are still outstanding. We will also pursue our efforts to increase the number of satisfactory responses to our recommendations through increased follow-up communication activities.

From an internal management perspective, over the coming year, we will undertake different projects aimed at improving the management of our financial resources as well as our infrastructure. We will also pursue the efforts undertaken in the past toward human resources planning and the management of information technology security.

The TSB is strongly committed to making a significant contribution to transportation safety in Canada and abroad. Our sustained efforts will ensure that our products and services, as well as our business activities, remain effective and efficient for the delivery of our mandate.

Section 1 – Overview

1.1 Management Representation Statement

I submit for tabling in Parliament, the 2007-2008 Report on Plans and Priorities (RPP) for the Transportation Safety Board of Canada.

This document has been prepared based on the reporting principles contained in the *Guide for the Preparation of Part III of the 2007-2008 Estimates: Reports on Plans and Priorities and Departmental Performance Reports*:

- It adheres to the specific reporting requirements outlined in the Treasury Board Secretariat guidance;
- It is based on the department's Strategic Outcome and Program Activity Architecture that were approved by the Treasury Board;
- It presents consistent, comprehensive, balanced and reliable information;
- It provides a basis of accountability for the results achieved with the resources and authorities entrusted to it; and
- It reports finances based on approved planned numbers from the Treasury Board Secretariat.



Wendy A. Tadros
Chair

1.2 Raison d'être

The Transportation Safety Board of Canada (TSB) is an independent agency created in 1990 by an Act of Parliament (*Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act*). It operates at arm's length from other government departments and agencies such as Transport Canada, Fisheries and Oceans Canada and the National Energy Board to ensure that there are no real or perceived conflicts of interest. Under the legislation, the TSB's only objective is the advancement of transportation safety in the federally regulated elements of the marine, pipeline, rail and air transportation systems. This mandate is fulfilled by conducting independent investigations including, if necessary, public inquiries into transportation occurrences. The purpose of these investigations and inquiries is to identify the causes and contributing factors of the

occurrences and the safety deficiencies that can result in recommendations to improve safety and reduce or eliminate risks to people, property and the environment. The TSB has the exclusive authority to make findings as to causes and contributing factors when it investigates a transportation occurrence.

A transportation occurrence is any accident or incident associated with the operation of an aircraft, ship, railway rolling stock or pipeline. It also includes any hazard that could, in the Board’s judgement, induce an accident or incident if left unattended.



The jurisdiction of the TSB includes all marine, pipeline, rail or aviation transportation occurrences in or over Canada that fall under federal jurisdiction. The TSB may also represent Canadian interests in foreign investigations of transportation accidents involving Canadian registered, licensed or manufactured ships, railway rolling stock or aircraft. In addition, the TSB carries out some of Canada’s obligations related to transportation safety at the International Civil Aviation Organization (ICAO) and the International Maritime Organization (IMO).

1.3 Resources

The two tables below show information on planned utilization of financial and human resources over the coming three-year period.

Financial Resources (\$ thousands)

2007-2008	2008-2009	2009-2010
32,458	32,060	31,993

Human Resources

2007-2008	2008-2009	2009-2010
235 FTE	235 FTE	235 FTE

FTE = full-time equivalent

1.4 Program Activity and Sub-Activities by Strategic Outcome

The following table shows the expected results the TSB program activity and sub-activities are to achieve with the allocated resources.

Expected Results	
Government Priority	To allow communities to live in a safe and secure environment.
Strategic Outcome	To advance transportation safety, thereby reducing risks to people, property and the environment.
Expected Result	Increased awareness of safety issues and a strengthened safety culture on the part of governments, industry and the public.
Program Activity	To conduct safety investigations.
Expected Result	Timely implementation of safety actions by stakeholders to improve transportation safety for Canadians.
Sub-activities	Air Investigations Marine Investigations Rail/Pipeline Investigations
Expected Result	Identification and communication of safety deficiencies in the transportation system to stakeholders and the public.

1.5 Priorities for 2007-2008

The following table summarizes the five departmental priorities for 2007-2008 and the planned direct spending for each one.

Departmental Priorities	Type	Planned Spending 2007-2008* (\$ thousands)
Priority 1: Continuous Improvement of Information Management	Previously committed to	466
Priority 2: Management of Workload and Priorities Within Available Resources	New	75
Priority 3: Increased Human Resources Planning to Ensure the Retention of a Professional Workforce	Previously committed to	100
Priority 4: Review the Sustainability of the Infrastructure	New	30
Priority 5: Continuation of Residual 2006-2007 Priority Projects	Previously committed to	95

* Figures shown do not include the salaries for regular staff time dedicated to these priorities and related overhead costs.

Section 2 – Analysis of Program Activity

2.1 Strategic Outcome

The TSB has one strategic outcome: to advance transportation safety, thereby reducing risks to people, property and the environment. This strategic outcome is reflected in the TSB mission statement and contributes to reach the broader Government of Canada outcome of “safe and secure communities.”

2.2 Program Activity and Sub-Activities

The TSB also has only one program activity: safety investigations. The TSB conducts independent safety investigations into transportation occurrences in the federally regulated elements of the marine, pipeline, rail and air transportation systems to identify causes and contributing factors; formulates recommendations to improve safety; publishes investigation reports; and communicates safety information to stakeholders.

As indicated in the first section, the expected result of safety investigations is:

- the timely implementation of safety actions by stakeholders to improve transportation safety for Canadians.

In order to achieve this result, the safety investigations undertaken in each mode are therefore aimed at:

- the identification and communication of safety deficiencies in the transportation system to stakeholders and the public.

All five priorities identified in the first section are aimed at supporting and enhancing the TSB’s ability to conduct safety investigations and to communicate safety information.

2.3 Key Service Areas

In order to optimize the use of resources and to effectively respond to its stakeholders, the TSB has defined four key service areas based on the four transportation modes included in its mandate: marine, pipeline, rail and air. The same classification has been used to identify the scope of each of our program architecture sub-activities and to report on their performance against our scorecard indicators. This approach also enables alignment with the transportation industry and the way it operates. Resources are therefore allocated, managed and measured separately for each of these key service areas. The costs associated to the various administrative and specialized areas are charged to each key service area in order to demonstrate the total costs incurred by each area.

Financial Resources (\$ thousands)

Key Service Areas	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Marine	7,026	7,053	7,039
Pipeline	761	641	640
Rail	6,217	6,091	6,078
Air	18,454	18,275	18,236
Total	32,458	32,060	31,993

Human Resources (FTE)

Key Service Areas	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Marine	56	56	56
Pipeline	4	4	4
Rail	48	48	48
Air	127	127	127
Total	235	235	235

Activities carried out in all four key service areas are basically the same. Dedicated personnel collect information on occurrences, conduct investigations and analyses, identify safety deficiencies, draft investigation reports and communicate key safety information to stakeholders. Other specialized personnel, such as engineering, human performance, corporate services and communications staff, provide a full range of support services to all four key service areas.

2.4 Planning Context

The TSB is primarily funded by Parliament through an operating expenditures vote and, as a departmental corporation, it has authority to spend revenues received during the year. The TSB operates within the context of Canada's very large, complex, dynamic and ever-changing transportation system. For more details on the operating context, see the Transport Canada website at www.tc.gc.ca/pol/en/report/anre2005/toc_e.htm and the National Energy Board website at www.neb-one.gc.ca/index_e.htm.

Many individuals and groups cooperate with the TSB in the fulfillment of its mandate. During the course of an investigation, the TSB interacts directly with:

- individuals, such as survivors, witnesses and next-of-kin;
- operators;
- other organizations and agencies, such as coroners, police, manufacturers, owners and insurance companies; and
- other federal government departments and agencies.

Their cooperation is essential to the conduct of the TSB's business, whether they contribute information or support services. For more details on the investigation process, visit the TSB website at www.tsb.gc.ca/en/investigation_process/index.asp.

The TSB is one of many Canadian and foreign organizations involved in improving transportation safety nationally and internationally. Because it has no formal authority to regulate, direct or enforce specific actions, the TSB can only succeed in fulfilling its strategic outcome through the actions of others. Operating at arm's length from other federal departments involved in the transportation field, the Board must present its findings and recommendations in such a manner that others feel compelled to act. This implies ongoing dialogue, information sharing and strategic coordination with organizations such as Transport Canada, the National Energy Board and the Canadian Coast Guard. The TSB must engage industry and foreign regulatory organizations in a similar fashion. Through various means, the TSB must present compelling arguments that will convince these "agents of change" to take action in response to identified safety deficiencies.

The TSB has established memorandums of understanding with a number of federal government departments for the coordination of activities and the provision of support services. These agreements define operating practices to ensure good coordination of activities and to avoid potential conflicts that could arise from the simultaneous implementation of various organizational mandates. They also provide the TSB with access to a range of support services that can rapidly supplement internal resources (for example, assistance in the recovery of wreckage, the documentation of evidence, and the examination or testing of components). Such agreements are currently in place with Transport Canada, the Department of National Defence, the Royal Canadian Mounted Police, the Canadian Coast Guard, Human Resources and Social Development Canada, and the National Research Council. Similarly, the TSB has established strategic cooperation alliances with provincial and territorial coroners and with certain provincial government agencies (primarily in the rail area).

Further alliances have been established with the TSB's counterpart agencies in other countries such as the United States, Australia, the Netherlands, New Zealand, France and the United Kingdom. The TSB cooperates on a reciprocal basis with foreign safety investigation agencies through the ad hoc exchange of specialized services or the provision of assistance as a means of coping with capacity gaps. As one of the world leaders in its field, the TSB regularly shares its investigation techniques, methodologies and tools. For example, the Recorder Analysis and Playback System (RAPS), originally developed by the TSB for decoding, analysis and animation of flight recorder data, is being used in more than 10 countries to aid in safety investigations. The RAPS software was also commercialized by a Canadian company and renamed Insight, which expanded its worldwide use even further. Similarly, the TSB has contributed to the training of safety investigators from numerous countries, either by integrating foreign investigators into its in-house training programs or by sending senior staff to teach abroad. The TSB also shares data and reports with sister organizations and participates in international working groups and studies to advance transportation safety.

2.5 Risks and Challenges

The TSB faces many risks and challenges that have a potentially significant impact on the organization's ability to achieve its mandate. Managers are aware of these risks and challenges and are expected to take appropriate action to mitigate the risks while ensuring the delivery of their mandate. The most important challenges for 2007-2008 are described in the following paragraphs.

2.5.1 Organization's Capacity to Manage Workload and Priorities Within Available Resources

The TSB continues to receive many investigations requests from the public, and faces numerous internal and external pressures to sustain existing activities and undertake new initiatives or modify existing practices to meet government change requirements. Some of the government initiatives that have had or could have an impact on the TSB include the review of Treasury Board's management policies, the introduction of new policies for internal audits and learning, the procurement reform, the shared travel services initiative, the review of the expenditure management system, the assessment under the Management Accountability Framework, and the *Federal Accountability Act*. Other factors also continue to have an impact on the organization's capacities, including risk mitigation measures that need to be implemented in information technology security and business continuity planning. The challenge we have to face includes continuing to carry out our mandate with constantly shrinking financial resources while expectations and requirements are growing and some components of our infrastructure are aging or no longer meet our needs. We must therefore find the right balance between the level of activity and the capacity of available human and financial resources. This implies finding even more efficient ways of working, both internally and externally, and continuing to review our processes and practices, products, services and procedures to ensure that our resources are applied in the best possible way to achieve optimum results. For detailed information about our mitigating approaches for this risk, see section 2.6.2.

2.5.2 Maintaining a Knowledgeable and Professional Workforce

The TSB's success and credibility as an organization depend largely on the expertise, professionalism and competence of its employees. Although it has traditionally been stable, the TSB, like many organizations, faces a specific challenge with respect to its workforce. Many positions are "one-deep" – meaning that there is only one person responsible for a specific task or function. Over the next years, the TSB must continue to operate as efficiently as possible while many of its employees and managers retire and the shortage of workers in some operational support areas within the public service will not be remedied. A sustained effort will be required to pursue the implementation of a more systematic planning process for human resources needs, in the short and long terms, to obtain the skills we need and to develop succession plans and training and mentorship programs in order to ensure service delivery and to maintain the TSB's knowledge base and technical expertise.

The results of the 2005 Public Service Employee Survey provided us with an up-to-date assessment of employee satisfaction and concerns. Analysis of the key elements and problems raised showed that an effort will be required to respond to employee concerns in some areas including opportunities for advancement, job classification, career development and opportunity to have input into decisions. Here again, the challenge we face will be to invest resources and efforts to accommodate the concerns of employees and the demands of all our obligations. For detailed information about our mitigating approaches for this risk, see section 2.6.3.

2.5.3 Maintaining an Infrastructure to Meet Information Technology and Physical Asset Needs

As mentioned earlier, the TSB must balance its priorities to carry out its mandate consistently and economically while assuring stakeholder confidence in the integrity of its operations. Maintaining a reliable, sustainable infrastructure that meets our needs with respect to information technology or other asset categories is essential if we wish to reach this objective. The TSB currently has close to 13 million dollars in capital assets. However, a little under half a million dollars per year is expended to replace or acquire new assets, which is not nearly enough. We therefore are making ourselves vulnerable to major risks that could compromise our capacity to meet our needs in the longer term if we do not rapidly take steps to optimize the management of our assets and the resources allocated to them. For detailed information about our mitigating approaches for this risk, see section 2.6.4.

2.5.4 Transitioning the Investigation and Information Management System from the Project Stage to a Work Tool

We have invested substantial time, resources and money to develop an investigation and information management system to better manage our business while meeting government information management and technology requirements. To ensure the system's ongoing viability, we must use it and follow the change process (beyond the initial buy-in period) through the systematic change management approach that is integrated into the Investigation and Information Management System. The sustained participation of investigators in managing change as we move forward will be essential to guarantee compliance with the fundamental principles that are the basis of the system. We will have to encourage efforts to find ways to meet our needs for investigation information using the Investigation and Information Management System, and managers at all levels of the organization will have to discourage the introduction of independent alternatives.

Significant work also still remains to make all the components of the Investigation and Information Management System fully functional. This remaining work will have to be done in parallel with the ongoing maintenance and change management required to ensure that the investigation management module becomes stable, thereby increasing the

workload of the system design team and IT staff. Because of the limited number of internal staff dedicated to system design, we will have to hire consultants to supplement the database design and development skills available internally.

Investigators and support staff will also see their workloads increase because they will need to participate in designing and testing other system features. Ongoing expenditures will also be necessary to operate and maintain the new working environment of the Investigation and Information Management System. Not meeting these challenges would have a significant impact on the delivery of products and services given that we have made a conscious decision not to revert to old tools and systems. Partial adoption and use of the Investigation and Information Management System would result in loss of productivity and create inefficiencies in work processes. For detailed information about our mitigating approaches for this risk, see section 2.6.1.

2.5.5 Managing Commitments and External Expectations

Over the past few years, a number of TSB communications initiatives have raised public and stakeholder awareness of the Board and its program. While these initiatives enabled the Board to influence key change agents for the improvement of transportation safety, they also increased the related stakeholder demands (for example, live broadcasts and updated information constantly requested by the media). Given our operating methods and increasingly limited resources, we will continue to ensure that our external communication products and services are available, up to date and of the highest quality in order to retain the levels of integrity and credibility required to fully achieve our mandate. We will also expend more effort to focus our awareness activities on safety issues where it is necessary to obtain results. For detailed information about our mitigating approaches for this risk, see section 2.6.2.

2.6 Departmental Plans and Priorities

The TSB is committed to providing Canadians with advancements in transportation safety through independent, objective and timely investigations and subsequent identification and analysis of safety deficiencies in the federally regulated transportation system.

Based on the risks identified and on input received from managers during their annual conference, five priorities have been identified for 2007-2008. All require strategic investments aimed at enhancing the TSB's contribution to transportation safety in Canada and internationally and strengthening the internal management of the organization. These priorities are described briefly in the following paragraphs.

The TSB will also develop a Business Plan that will describe its 2007-2008 priorities in greater detail. Resources will be allocated to specific initiatives, responsibilities will be clearly defined and timelines will be established. In early April, the TSB Business Plan will be found on the TSB website at www.tsb.gc.ca/en/publications/index.asp.

2.6.1 Continuous Improvement of Information Management

In 2006-2007, we deployed a large part of the Investigation and Information Management System, which follows central documentation principles and allows us to collaborate and share information and employ consistent procedures and processes across all modes.

This year, in addition to providing ongoing user support services, we will concentrate on incorporating stronger information management practices into investigation activities. Initially, we will continue our effort to improve links between the Investigation and Information Management System and other TSB systems. The activities we will be undertaking include designing a safety communications tracking system, conducting an analysis to re-design the modal databases into a single database, developing, designing and implementing the “workload management monitoring” and “workload management dashboard” tools, and reassessing the report production module.

To prepare for the implementation of an electronic management system for our files, we will complete the development and implementation of the TSB’s updated file classification plans.

2.6.2 Management of Workload and Priorities Within Available Resources

To offset the impact of our shrinking resources over the years and to ensure that we are able to respond to growing public expectations as regards our investigations, taking our workload and priorities into consideration, this year, we will be reviewing/benchmarking the TSB organizational structure to ensure that it is suitable to meet our future challenges. We will also be examining our financial management structure and processes to ensure that they are being used optimally in order to achieve the desired results. This exercise will allow us to examine the cost of each of our activities in detail and to allocate our budget according to the activities that meet our immediate and future business requirements, and will also help us identify opportunities to improve our financial management and processes structure. To support full implementation of the *Management, Resources and Results Structure Policy* and the review of the government’s Expenditure Management System, we will also examine the TSB’s program activity architecture, and we will complete development of its performance management framework.

2.6.3 Increased Human Resources Planning to Ensure the Retention of a Professional Workforce

The TSB’s credibility and success are based largely on its capacity to build and maintain a professional workforce to ensure continuity in its operations. At the TSB’s annual planning meeting in the fall of 2006, the managers highlighted the major human resources issues the organization was facing. Management subsequently committed to making enhanced human resources planning a priority in this fiscal year to be able to recruit the employees it needs to fulfill its mandate, ensure knowledge transfer from

experienced employees to new hires, and train and develop the employees already in place. It also expanded the need to carry out human resources planning activities to all TSB managers to be able to plan its human resources needs even more strategically over the next few years, and it set up a special fund to encourage the transfer of knowledge that is deemed essential for carrying out TSB operations.

The TSB will also implement an action plan to remedy the concerns identified by its workforce in the 2005 Public Service Employee Survey.

2.6.4 Review the Sustainability of the TSB Infrastructure

Because of the ongoing erosion of our resources and to maintain our capacity to fulfill our mandate and meet future challenges, this year, we will conduct a detailed analysis of all the assets in our infrastructure (the building that houses our engineering laboratory, furniture, laboratory and computer equipment, software, vehicles). The purpose of the study will be to develop a strategic asset management framework and introduce a capital plan based on the lifecycle of our assets that takes into account the direct and indirect cost of the assets, as well as affordability.

2.6.5 Continuation of Residual 2006-2007 Priority Projects

We will also pursue the initiatives started last year to improve business continuity planning. We will complete and test our continuity plans to guarantee the ongoing availability of TSB services and assets that are essential for fulfilling our mandate for Canadians. These plans will include provisions to ensure business continuity should the TSB be affected by a catastrophic event or in the case of an investigation into a major event falling under our responsibility. We will also establish a permanent governance and review process with respect to our business continuity plans.

Further, we will finish implementing the information technology security standards. We will offer security awareness courses to all employees, update our IT security policies and procedures, and complete threat and risk assessment reports for our network infrastructure, main IT systems and physical installations.

With respect to communications, we will introduce a terminology database for the TSB that all employees will be able to access through a system of gateways for managing TSB information and investigations.

2.7 Performance Measurement

The TSB has developed a balanced scorecard that will be used to measure organizational performance. This scorecard will provide performance information from four different perspectives: financial, client/stakeholder, internal business processes, and learning and growth.

The financial perspective makes linkages between operational and financial results. Financial analysis will be used to evaluate the cost of investigations. Financial results will be benchmarked between modes and with other safety investigation organizations, if possible.

The client/stakeholder perspective will measure the TSB's performance through stakeholder feedback and stakeholder action. First, stakeholder awareness and satisfaction will be measured through formal and informal processes. Then, stakeholder action based on the TSB's work will be measured by tracking responses to TSB recommendations and safety actions taken. Finally, the TSB will continue to measure transportation occurrence rates as an ultimate measure of the achievement of its strategic outcome.

Results from the internal business processes perspective will be measured with the use of productivity ratio analysis and benchmarking of results between modes, as well as with other safety investigation organizations, if possible.

Under the learning and growth perspective, the TSB will measure investments in employee training and critical knowledge transfer as well as employee attrition rates.

It will also measure the achievement of the results expected for the projects that will be undertaken to support its priorities through the performance measures identified for each of them in the Business Plan.

Finally, the TSB will also act on the recommendations that will be made by the Treasury Board Secretariat during its assessment of the management capacity of the Department against the Treasury Board's Management Accountability Framework.

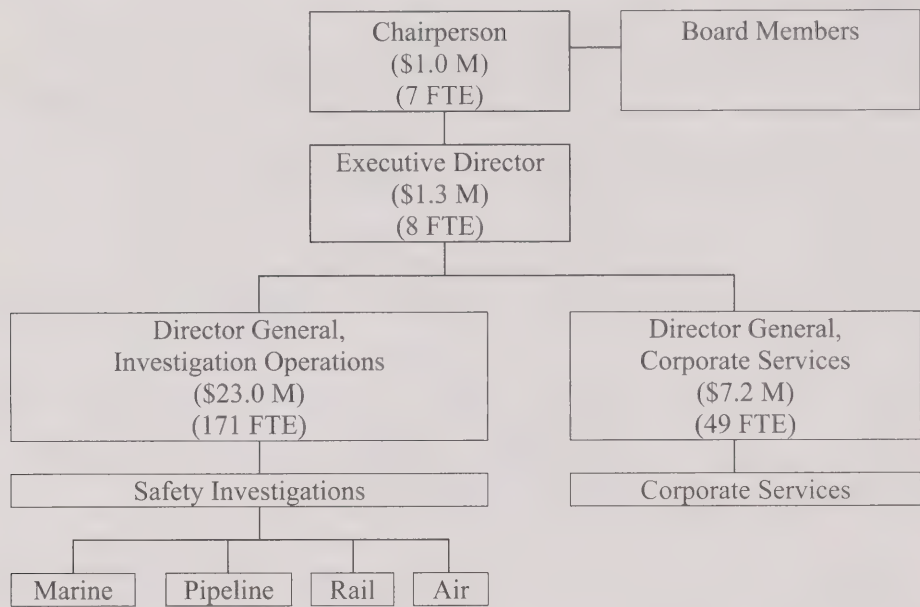
The following table summarizes the key performance indicators included in the scorecard, with appropriate links to the current year's priorities. Additional efforts will be spent this year to review our program architecture and complete the development of our performance management framework so that it meets the requirements outlined by Treasury Board Secretariat in its action plan for the implementation of the *Management, Resources and Results Structure Policy*.

Perspective	Performance Indicators
Financial	Cost of investigations
	Cost of Business Plan projects
Client/Stakeholder	Stakeholder awareness
	Stakeholder satisfaction (quality and timeliness)
	Responsiveness to TSB recommendations
	Timely safety actions taken per investigation
	Occurrence rates
Internal Business Processes	Safety outputs issued
	Number of investigations in process
	Average time in process
	Posting of investigation reports on website
	Timely posting of other TSB information on the website
Learning & Growth	Investigations started and completed per investigator
	Investment in training per person
	Investment in critical knowledge transfer
	Employee attrition rates (excluding retirement)
	Effective use of partnerships
	Achievement of the results planned for the Business Plan priority projects
	Measures identified to follow-up on the assessment of the TSB performance against the Management Accountability Framework
	Measures taken to follow-up on the results to the 2005 Public Service Employee Survey

Section 3 – Supplementary Information

3.1 Organizational Information

The TSB’s Program Activity Architecture identifies a single program activity: safety investigations. The TSB reports annually to Parliament on its activities, findings and recommendations through the President of the Queen’s Privy Council. The Chairperson, assisted by the Executive Director and the Director General, Investigation Operations, is responsible for all activities associated with this program activity. The Director General, Corporate Services, is responsible for the provision of the full range of corporate services in support of departmental operations.



The Chairperson and Executive Director contribute to the program activity through the provision of leadership and vision, as well as the strategic management of all activities of the TSB. They also contribute by establishing strategic alliances with key stakeholders, client groups and change agents, and by communicating key safety messages through stakeholder outreach activities. Reporting to the Executive Director, the Communications Division ensures that communications are integrated into all phases of program planning, development, implementation and management.

Members of the Board contribute to the program activity through the review, approval and public communication of occurrence reports and safety recommendations. The Board also contributes to the communication of key safety messages through focused stakeholder outreach activities.

The Investigation Operations Directorate contributes to the program activity through the investigation of occurrences. It does so by assessing all occurrences and investigating those with the greatest potential for reduction of risks. The Directorate's work is focused on the collection and analysis of information, the drafting of reports and recommendations, the tracking and assessment of safety actions taken, data and trend analysis, as well as ongoing communication with the transportation safety community. The Directorate maintains a highly qualified staff of investigators who are experts in aviation, marine, rail or pipeline operations, engineering and other specialists, and investigation support staff.

The Corporate Services Directorate contributes to the program activity through the provision of sound corporate planning, financial, human resources, information management, information technology, administrative and materiel management services. The Directorate also contributes by promoting modern management practices and ensuring that the TSB complies with all government policies and directives.

3.2 Financial Information

The following tables provide a summary of the financial resources required by the TSB for its operations. The current TSB reference levels, as stated in the Main Estimates, are approximately 29 million dollars. TSB funding is expected to slightly diminish over the coming three years.

Table 1: Departmental Planned Spending and Full-Time Equivalents

(\$ thousands)	Forecast Spending 2006-2007 ⁽¹⁾	Planned Spending 2007-2008	Planned Spending 2008-2009	Planned Spending 2009-2010
Safety Investigations	29,138	28,972	28,670	28,640
Budgetary Main Estimates (gross)	29,138	28,972	28,670	28,640
Non-Budgetary Main Estimates (gross)	0	0	0	0
Total Main Estimates	29,138	28,972	28,670	28,640
Adjustments:				
- Supplementary Estimates ⁽²⁾	1,260			
Other adjustments				
- Vote 15 ⁽³⁾	511	378	248	248
Total Adjustments	1,771			
Total Planned Spending	30,909	29,350	28,918	28,888
Plus: Cost of services received without charge	3,285	3,108	3,142	3,105
Net Cost of Department	34,194	32,458	32,060	31,993
Full-Time Equivalents	234	235	235	235

- (1) Reflects best forecast of total planned spending to the end of the fiscal year and includes a planned budgetary surplus of \$200,000.
- (2) Details regarding these adjustments can be found in the paragraphs below.
- (3) These adjustments reflect the authorities available in 2006-2007 and those that we plan to receive in the next three fiscal years to offset collective bargaining increases.

In 2005-2006, through the Supplementary Estimates, the TSB was granted additional spending authorities. These include an allocation of \$1,046,000 to cover the costs associated with major investigations. We plan to spend \$896,000 of this amount in 2006-2007 and carry forward the balance (that is, \$150,000) in 2007-2008.

The TSB has also been granted a carry forward of \$758,000 from its 2005-2006 operational budget. This amount has been reduced by \$213,750 as a result of an allocation that was frozen in 2006-2007 to offset the unauthorized 2005-2006 expenditures. We plan to spend \$494,250 of the available funds and carry forward \$50,000 to 2007-2008.

A spending authority of \$69,672 available within the Vote in 2006-2007 has also been withheld to cover the expenses in excess of the 2005-2006 spending authority.

Finally, an amount of \$60,000 was deducted from the funds available. This reflects the reductions announced in the Budget 2005 as a result of the procurement review conducted by the Expenditures Review Committee.

Table 2: Voted and Statutory Items Listed in Main Estimates

(\$ thousands)

Vote or Statutory Item	Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board	2007-2008 Main Estimates	2006-2007 Main Estimates
10	Program expenditures	25,415	25,486
(S)	Contributions to employee benefit plans	3,557	3,652
	Total Department	28,972	29,138

Table 3: Services Received Without Charge

(\$ thousands)	2007-2008
Accommodation provided by Public Works and Government Services Canada	1,703
Contributions covering employer's share of employees' insurance premiums and expenditures paid by Treasury Board of Canada Secretariat	1,346
Workers' compensation coverage provided by Human Resources and Social Development Canada	19
Audit services provided by the Office of the Auditor General	40
2007-2008 Services Received Without Charge	3,108

3.3 Internal Audits and Evaluations

The TSB has developed an internal audit plan and resources have been allocated to the implementation of this plan. The following table identifies the audit projects set out in this plan.

Internal Audit Projects	Status	Planned Completion Dates
Value for money audit of Air France investigation deployment phase	Ongoing	May 2007
Compliance audit of availability of work tools in both official languages	Ongoing	September 2007

3.4 Additional Information

Additional information about the Transportation Safety Board of Canada and its activities is available on the TSB website at www.tsb.gc.ca or by contacting us at:

Transportation Safety Board of Canada

Communications Division

Place du Centre

200 Promenade du Portage

4th Floor

Gatineau, Quebec

K1A 1K8

E-mail: communications@tsb.gc.ca

Telephone: (819) 994-3741

Fax: (819) 997-2239

3.4 Renseignements complémentaires

Pour des renseignements complémentaires sur le Bureau de la sécurité des transports du Canada et ses activités, consultez notre site Web à l'adresse www.bst.gc.ca. Vous pouvez également nous joindre à l'adresse et aux numéros suivants :

Bureau de la sécurité des transports du Canada

Division des communications

Place du Centre

200, promenade du Portage

4^e étage

Gatineau (Québec)

K1A 1K8

Courriel : communications@bst.gc.ca

Téléphone : (819) 994-3741

Télécopieur : (819) 997-2239

On a aussi déduit une autorisation de dépenser totalisant 69 672 \$ disponible à même le crédit en raison de fonds retenus en 2006-2007 pour couvrir les dépenses qui avaient excédé l'autorisation de dépenser de 2005-2006.

On a finalement retranché 60 000 \$ des fonds disponibles. Cette soustraction reflète les réductions annoncées dans le Budget 2005 à la suite de l'examen des approvisionnements par le Comité d'examen des dépenses.

Tableau 2 : Postes votés et législatifs indiqués dans le Budget principal

(en milliers de dollars)			
Poste voté ou législatif	Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports	Budget principal 2007-2008	Budget principal 2006-2007
10	Dépenses du programme	25 415	25 486
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	3 557	3 652
Total pour le ministère		28 972	29 138

Tableau 3 : Services reçus à titre gracieux

(en milliers de dollars)		2007-2008
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada		1 703
Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le Secrétaire du Conseil du Trésor		1 346
Indemnisation des victimes d'accidents du travail assurée par Ressources humaines et Développement social Canada		19
Services de vérification fournis par le Bureau de la vérificatrice générale		40
Total des services reçus à titre gracieux en 2007-2008		3 108

3.3 Vérifications internes et évaluations

Le BST a élaboré un plan de vérifications internes et des ressources ont été affectées à sa mise en œuvre. Le tableau suivant présente les projets de vérification prévus dans ce plan.

Projet de vérification interne		
État	Date prévue d'achèvement	
Vérification de l'optimisation des ressources dans le volet sur le terrain de l'enquête Air France	En cours	Mai 2007
Vérification de la conformité de la disponibilité des outils de travail dans les deux langues officielles	En cours	Septembre 2007

Tableau 1 : Dépenses prévues du ministère et équivalents temps plein

Prévisions des dépenses	Dépenses prévues 2007-2008	Dépenses prévues 2008-2009	Dépenses prévues 2009-2010
Enquêtes de sécurité	29 138	28 972	28 640
Dépenses budgétaires du Budget principal des dépenses (brut)	29 138	28 972	28 640
Dépenses non budgétaires du Budget principal des dépenses (brut)	0	0	0
Budget principal des dépenses (brut)	0	0	0
Total du Budget principal des dépenses	29 138	28 972	28 640
Rajustements :			
- Budget supplémentaire des dépenses ⁽²⁾	1 260		
Autres rajustements :			
- Crédit 15 ⁽³⁾	511	378	248
Total des rajustements	1 771		248
Dépenses nettes prévues	30 909	29 350	28 888
Plus : Coût des services reçus à titre gracieux	3 285	3 108	3 105
Coût net du ministère	34 194	32 458	31 993

(1) Correspond aux meilleures prévisions des dépenses totales prévues d'ici la fin de l'exercice financier et comprend un surplus budgétaire prévu de 200 000 \$.

(2) Des détails concernant ces rajustements sont fournis dans les paragraphes ci-dessous.

(3) Ces rajustements reflètent les autorisations disponibles en 2006-2007 et celles que nous comptons obtenir au cours des trois prochains exercices financiers en guise de compensation pour les augmentations salariales accordées en vertu des conventions collectives.

En 2005-2006, par le biais du Budget supplémentaire des dépenses, le BST a obtenu des autorisations supplémentaires de dépenser. Ces dernières comprennent une allocation de 1 046 000 \$ pour couvrir les coûts liés à des enquêtes majeures. On prévoit dépenser 896 000 \$ de ce montant en 2006-2007 et reporter le solde (c'est-à-dire 150 000 \$) en 2007-2008.

Le BST a également obtenu un report de fonds de son budget de fonctionnement de 2005-2006 de l'ordre de 758 000 \$. Ce montant a été réduit de 213 750 \$ en raison d'une affectation qui a été bloquée en 2006-2007 pour compenser pour les dépenses non autorisées de 2005-2006. On prévoit dépenser 494 250 \$ des fonds disponibles et reporter 50 000 \$ en 2007-2008.

Les membres du Bureau contribuent à l'activité de programme par l'examen, l'approbation et la diffusion publique de rapports d'enquête sur les événements et de recommandations de sécurité. Le Bureau contribue aussi à la diffusion de messages de sécurité importants par ses activités de relations publiques auprès des intervenants.

La Direction générale de la coordination des enquêtes contribue à l'activité de programme par ses enquêtes sur les événements, en évaluant tous les événements et en faisant enquête sur ceux qui offrent le plus grand potentiel de réduction des risques. Les efforts de cette direction générale sont axés sur la collecte et l'analyse de données, sur la rédaction de rapports et de recommandations, sur le suivi et l'évaluation des mesures de sécurité prises, sur l'analyse des données et des tendances et sur le maintien des communications avec le monde des transports. La direction générale compte des enquêteurs hautement qualifiés qui sont des experts dans les secteurs opérationnels du transport aérien, maritime, ferroviaire et par pipeline, des ingénieurs et d'autres spécialistes, ainsi que du personnel de soutien aux enquêtes.

La Direction générale des services intégrés contribue à l'activité de programme en fournissant des services de planification ministérielle, de gestion financière, de gestion des ressources humaines, de gestion de l'information, de gestion des technologies informatiques, de gestion administrative et de gestion du matériel. La direction générale participe aussi à la promotion de pratiques de gestion moderne et aux efforts visant à assurer la conformité du BST à toutes les politiques et directives gouvernementales.

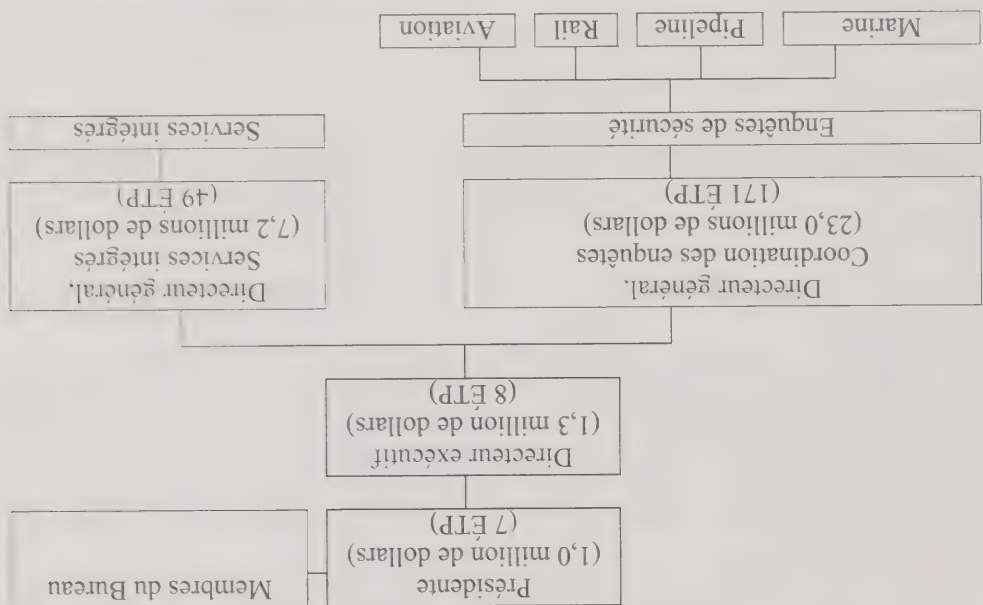
3.2 Renseignements financiers

Les tableaux suivants présentent un résumé des ressources financières nécessaires aux activités du BST. Les niveaux de référence actuels du BST, tels qu'ils figurent dans le Budget principal des dépenses, s'élèvent à environ 29 millions de dollars. On prévoit que le financement du BST diminuera quelque peu au cours des trois années à venir.

Section 3 – Autres renseignements

3.1 Renseignements sur l'organisation

L'architecture des activités de programme du BST définit une seule activité de programme : les enquêtes de sécurité. Le BST présente des rapports annuels au Parlement sur ses activités, ses résultats et ses recommandations par l'entremise du Président du Conseil privé de la Reine. La présidente du BST, secondée par le directeur exécutif et le directeur général de la Coordination des enquêtes, est responsable de toutes les activités associées à cette activité de programme. Le directeur général des Services intégrés voit à la prestation de la gamme complète des services intégrés nécessaires à l'appui des opérations ministérielles.



La présidente et le directeur exécutif contribuent à l'activité de programme en fournissant du leadership et une vision et en assurant la gestion stratégique de toutes les activités du BST. Ils contribuent aussi à la réalisation de cet objectif en établissant des alliances stratégiques avec des intervenants, des groupes de clients et des agents de changement, et en communiquant des messages importants sur la sécurité par l'entremise d'activités de relations externes avec les intervenants. La Division des communications, se rapportant au directeur exécutif, s'assure que les communications sont intégrées dans toutes les étapes de la planification, de l'élaboration, de la mise en œuvre et de la gestion des programmes.

Perspective	Indicateurs de rendement
Finances	Coût moyen des enquêtes Coût des projets prévus au Plan d'activités
Clients et intervenants	Sensibilisation des intervenants Satisfaction des intervenants (qualité et rapidité) Réceptivité aux recommandations du BST Mesures de sécurité prises à point nommé par enquête Taux d'événements de transport Documents de sécurité publiés Nombre d'enquêtes en cours
Processus opérationnels internes	Délai moyen d'exécution des enquêtes Affichage des rapports d'enquête sur le site Web Affichage rapide d'autres renseignements relatifs au BST sur le site Web Enquêtes entreprises et terminées par enquêteur Investissement dans la formation par personne
Apprentissage et croissance	Investissement dans le transfert des connaissances essentielles Taux d'attrition des employés (excluant les retraites) Utilisation efficace des partenariats Obtention des résultats prévus pour les projets prioritaires du Plan d'activités Mesures de redressement élaborées pour donner suite à l'évaluation du rendement du BST en regard du Cadre de responsabilité de gestion Mesures de redressement prises pour donner suite aux résultats du Sondage auprès des employés de la fonction publique de 2005

2.7 Mesure du rendement

Le BST a mis au point un tableau de bord équilibré qui servira à mesurer le rendement organisationnel. Ce tableau tiendra compte du rendement selon quatre points de vue : les finances, les clients et les intervenants, les processus opérationnels internes et l'apprentissage et la croissance.

Du point de vue des finances, des liens seront établis entre les résultats financiers et les résultats opérationnels. Une analyse financière sera utilisée pour évaluer le rendement du capital investi dans les enquêtes. On se servira également des résultats financiers comme point de comparaison entre les modes de transport et avec d'autres bureaux d'enquêtes, si possible.

Pour ce qui est du point de vue des clients et des intervenants, on se servira des commentaires et des mesures prises par les intervenants pour mesurer le rendement du BST. Premièrement, on évaluera la sensibilisation et la satisfaction des intervenants au moyen de processus formels et informels. Ensuite, on évaluera les mesures que les intervenants ont prises en fonction des travaux du BST en vérifiant les réponses aux recommandations du BST et les mesures de sécurité prises. Enfin, le BST continuera de mesurer les taux d'événements de transport et s'en servira à titre d'ultime mesure de réussite par rapport au résultat stratégique prévu.

Les résultats des processus opérationnels internes seront mesurés au moyen d'une analyse de ratio de productivité et de comparaison entre les modes de transport, ainsi qu'avec d'autres bureaux d'enquêtes, si possible.

En ce qui concerne l'apprentissage et la croissance, le BST mesurera l'investissement dans la formation des employés et dans le transfert des compétences jugées essentielles ainsi que les taux d'attrition de l'effectif.

Il mesurera également l'atteinte des résultats prévus à l'égard des projets entrepris pour répondre à ses priorités au moyen des mesures de rendement prévues pour chacun d'eux dans le plan d'activités.

Enfin, le BST donnera également suite aux recommandations qui seront formulées par le Secrétaire du Conseil du Trésor dans le cadre de son évaluation de la capacité du Ministère en regard du Cadre de responsabilisation de gestion.

Le tableau ci-après présente les principaux indicateurs de rendement qui font partie du tableau de bord du BST. Nous déploierons des efforts supplémentaires cette année pour examiner notre architecture de programme et pour terminer l'élaboration de notre cadre de mesure du rendement afin qu'il puisse répondre aux exigences formulées par le Secrétaire du Conseil du Trésor dans le cadre de son plan d'action pour la mise en œuvre de la Politique sur la structure de gestion, des ressources et des résultats.

Au chapitre des communications, nous procéderons à la mise en service d'une base de données terminologiques propre au BST à laquelle tous les employés auront accès au moyen d'un système de passerelles visant à gérer l'information et les enquêtes du BST.

Nous terminerons aussi les activités de mise en œuvre des normes de sécurité de la technologie de l'information. Ainsi, nous offrirons des cours de sensibilisation à la sécurité à tous nos employés, nous mettrons à jour nos politiques et nos procédures de sécurité de la technologie de l'information et nous compléterons des rapports d'évaluation des menaces et des risques à l'égard de l'infrastructure de notre réseau, de nos principaux systèmes de la technologie de l'information et de nos installations physiques.

Nous poursuivrons également les initiatives entamées l'an dernier en vue d'améliorer la planification de la continuité de nos activités. Ainsi, nous compléterons et mettrons à l'essai nos plans de continuité pour garantir la disponibilité continue des services et actifs pertinents du BST essentiels à l'exécution de notre mandat pour les Canadiens et les Canadiennes. Ces plans comprendront des dispositions pour assurer la continuité des activités en cas de catastrophe touchant le BST ainsi qu'en cas d'enquête sur un événement majeur relevant de notre responsabilité. Nous établirons également un processus permanent de gouvernance et d'examen à l'égard de nos plans de continuité des activités.

2.6.5 Poursuite des projets prioritaires résiduels de 2006-2007

Toujours en raison de l'érosion de nos ressources et en vue de maintenir notre capacité à nous acquitter de notre mandat et à répondre à nos défis dans le futur, nous effectuerons cette année une analyse approfondie de tous les biens qui composent notre infrastructure (l'immeuble qui abrite notre laboratoire d'ingénierie, l'ameublement, le matériel de laboratoire et d'informatique, les logiciels, les véhicules automobiles). Cette étude aura pour but d'élaborer un cadre de gestion stratégique de nos immobilisations et de mettre en place un plan d'investissement fondé sur le cycle de vie de nos biens et qui tient compte des coûts directs et indirects des actifs, ainsi que de notre capacité de payer.

2.6.4 Examen de la viabilité de l'infrastructure du BST

Le BST mettra également en œuvre un plan d'action en vue de remédier aux préoccupations identifiées par son personnel dans le Sondage auprès des employés de la fonction publique de 2005.

du BST pour être en mesure de planifier de façon encore plus stratégique ses besoins en ressources humaines au cours des prochaines années et a constitué un fonds spécial en vue de faciliter le transfert de connaissances jugées essentielles au déroulement des opérations du BST.

La crédibilité et le succès du BST reposent en grande partie sur sa capacité à constituer et à maintenir un effectif professionnel pour assurer la continuité de ses opérations. Au cours de la rencontre annuelle de planification du BST qui s'est tenue à l'automne 2006, les gestionnaires ont souligné les enjeux importants en matière de ressources humaines auxquels l'organisation fait face. À la suite de ces discussions, la gestion s'est engagée à se pencher de façon prioritaire au cours du présent exercice sur une planification accrue de ses besoins en matière de ressources humaines afin d'être en mesure de recruter les employés dont elle a besoin pour accomplir son mandat et d'assurer le transfert des connaissances des employés d'expérience aux nouveaux venus et la formation et le perfectionnement des employés déjà en place. Elle a de plus étendu la nécessité d'effectuer des activités de planification des ressources humaines à tous les gestionnaires

2.6.3 Planification accrue en matière de ressources humaines pour assurer le maintien d'un effectif professionnel

Pour remédier à l'amenuisement de nos ressources au fil des ans et pour nous assurer que nous sommes en mesure de répondre aux exigences croissantes du public en matière d'enquêtes compte tenu de notre charge de travail et de nos priorités, nous effectuerons cette année une analyse comparative de la structure organisationnelle du BST afin de nous assurer de sa pertinence pour répondre à nos enjeux futurs. Nous entreprendrons également un examen de la structure et des processus de gestion de nos ressources financières afin de nous assurer que nous en faisons une utilisation optimale pour atteindre les résultats escomptés. Cet exercice nous permettra, d'une part, d'évaluer en profondeur les coûts de chacune de nos activités et de répartir notre budget en fonction des activités qui répondent à nos besoins immédiats et éventuels en matière d'activités et, d'autre part, d'identifier des occasions d'améliorer notre structure et nos processus de gestion des ressources financières. Pour appuyer la mise en œuvre intégrale de la *Politique sur la structure de gestion, des ressources et des résultats* ainsi que de la refonte du Système de gestion des dépenses du gouvernement, nous réviserons également l'architecture de l'activité de programme du BST puis nous terminerons l'élaboration de son cadre de gestion de rendement.

2.6.2 Gestion de la charge de travail et des priorités compte tenu des ressources disponibles

d'améliorer les liens entre le Système de gestion de l'information et des enquêtes et les autres systèmes du BST. Parmi les activités que nous entreprendrons, nous trouvons la conception d'un système de suivi des communications en matière de sécurité, l'analyse des besoins pour la refonte des bases de données modales en une seule base de données, l'élaboration, la conception et la mise en œuvre des outils de « suivi de la gestion de la charge de travail » et du « tableau de bord de gestion de la charge de travail » et la réévaluation du module de production des rapports.

En préparation à la mise en œuvre éventuelle d'un système de gestion électronique de nos dossiers, nous terminerons l'élaboration et la mise en œuvre des plans de classement actualisés des dossiers du BST.

2.5.5 Gestion des engagements et des attentes externes

Au cours des dernières années, un certain nombre d'initiatives du BST en matière de communications ont fait mieux connaître l'organisme et son programme au public et aux intervenants. S'il est vrai que ces communications ont permis à l'organisation d'inciter les agents clés de changement à améliorer la sécurité des transports, elles ont aussi accru les exigences des intervenants à son égard (par exemple, les émissions en direct et les informations actualisées demandées constamment par les médias). Étant donné notre mode de fonctionnement et nos ressources de plus en plus limitées, nous continuerons à veiller à ce que nos produits et services de communication externe soient disponibles, à jour et de la plus grande qualité afin de préserver les niveaux d'intégrité et de crédibilité requis pour réaliser pleinement notre mandat. Nous déploierons également plus d'efforts pour concentrer nos activités de sensibilisation sur les enjeux de sécurité où il s'avère nécessaire d'obtenir des résultats. Pour obtenir des renseignements détaillés concernant nos approches visant à atténuer ce risque, voir la section 2.6.2.

2.6 Plans et priorités du ministère

Le BST s'est engagé à produire pour les Canadiens et les Canadiennes des progrès dans la sécurité des transports en menant des enquêtes indépendantes, objectives et opportunes et en constatant et effectuant par la suite des analyses des lacunes en matière de sécurité dans le réseau de transport relevant de la compétence fédérale.

Les risques cernés ainsi que les commentaires des gestionnaires au cours de leur conférence annuelle ont permis d'identifier cinq priorités pour 2007-2008. Elles exigent toutes des investissements stratégiques visant à définir de nouvelles façons d'améliorer la contribution du BST à la promotion de la sécurité des transports au Canada et à l'étranger, et à renforcer la gestion interne de l'organisme. Ces priorités sont résumées dans les paragraphes suivants.

Le BST va également élaborer un plan d'activités qui décrira en détail les priorités de 2007-2008. Des ressources seront affectées à des initiatives particulières, les responsabilités seront clairement définies et des échéanciers seront établis. Au début du mois d'avril, le plan d'activités du BST se trouvera sur le site Web du BST à l'adresse www.bst.gc.ca/fr/publications/index.asp.

2.6.1 Amélioration continue de la gestion de l'information

Au cours de l'année 2006-2007, nous avons déployé une grande partie du Système de gestion de l'information et des enquêtes, lequel suit les principes de la documentation centrale et nous permet de collaborer et de partager de l'information et d'avoir des procédures et des processus cohérents pour tous les modes.

Cette année, en plus de fournir des services continus d'appui aux utilisateurs, nous nous concentrerons à incorporer aux activités liées aux enquêtes des pratiques de gestion de l'information plus rigoureuses. Tout d'abord, nous poursuivrons nos efforts en vue

ne mettons pas rapidement en place des mesures afin d'optimiser la gestion de nos actifs et les ressources que nous y allouons. Pour obtenir des renseignements détaillés concernant nos approches visant à atténuer ce risque, voir la section 2.6.4.

2.5.4 Transition du Système de gestion de l'information et des enquêtes de l'état de projet à celui d'outil de travail

Nous avons investi énormément de temps, de ressources et d'argent pour élaborer un système de gestion de l'information et des enquêtes qui nous permet de mieux gérer nos activités tout en satisfaisant aux exigences gouvernementales en matière de gestion de l'information et de la technologie. Pour nous assurer que ce système continue d'être viable, nous devons l'utiliser et suivre les processus de changement (au-delà de la période initiale d'enthousiasme) grâce à l'approche systématique de la gestion du changement qui est intégrée dans le Système de gestion de l'information et des enquêtes. La participation soutenue des enquêteurs dans la gestion du changement sera essentielle pour garantir, au fur et à mesure que nous progressons, le respect des principes fondamentaux qui forment la base du système. Nous devons encourager les efforts qui visent à trouver des moyens de satisfaire à nos besoins en matière d'information sur les enquêtes par l'intermédiaire du Système de gestion de l'information et des enquêtes et les gestionnaires à tous les niveaux de l'organisation devront décourager la mise en place de solutions de rechange indépendantes.

Nous devons également encore effectuer beaucoup de travail pour rendre toutes les composantes du Système de gestion de l'information et des enquêtes entièrement fonctionnelles. Ces travaux résiduels devront être effectués parallèlement à l'entretien continu et à la gestion du changement requis pour s'assurer que le module de gestion des enquêtes atteigne un niveau de stabilité, augmentant ainsi la charge de travail de l'équipe de conception du système et du personnel de la TI. Compte tenu du nombre restreint de consultants internes dédiés à la conception du système, nous allons devoir engager des consultants pour augmenter à l'interne les compétences disponibles en matière de conception et d'élaboration de base de données.

Les enquêteurs et le personnel de soutien verront également leur charge de travail s'accroître car ils devront participer à la conception et à l'essai des autres fonctions du système. Des investissements continus seront aussi nécessaires pour opérer et maintenir le nouvel environnement de travail du Système de gestion de l'information et des enquêtes. Ne pas être en mesure de faire face à ces défis aurait des répercussions importantes sur la livraison des produits et des services, compte tenu que nous avons décidé consciemment de ne pas revenir aux anciens outils et systèmes. Une adoption et une utilisation partielles du Système de gestion de l'information et des enquêtes auraient pour résultats une perte de productivité et la création d'inefficacités dans nos processus de travail. Pour obtenir des renseignements détaillés concernant nos approches visant à atténuer ce risque, voir la section 2.6.1.

2.5.3 Maintien d'une infrastructure pour répondre à nos besoins en matière de technologie de l'information et de biens matériels

Comme nous l'avons vu précédemment, le BST doit équilibrer ses priorités pour s'acquitter de son mandat de façon cohérente et économique tout en conservant la confiance des intervenants dans l'intégrité de ses opérations. Le maintien d'une infrastructure fiable et durable qui réponde à nos besoins que ce soit au niveau de la technologie de l'information ou des autres catégories de biens est essentiel si nous voulons atteindre cet objectif. Le BST possède présentement près de 13 millions de dollars en immobilisations. Toutefois, nous investissons un peu moins d'un demi-million de dollars par année pour les remplacer ou en acquérir de nouvelles; une somme bien insuffisante. Nous nous exposons ainsi à des risques importants qui pourraient compromettre notre capacité à répondre à nos besoins à plus ou moins long terme si nous

Les résultats du Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux de 2005 nous ont permis d'obtenir une évaluation à jour de la satisfaction et des préoccupations des employés. L'analyse des éléments clés et des problèmes soulevés indique que des efforts seront nécessaires afin de répondre aux préoccupations des employés dans certains domaines dont les possibilités de promotion, la classification des postes, le perfectionnement de carrière et la possibilité de participer aux décisions. Ici aussi, le défi que nous devons relever consistera à affecter les ressources et les efforts de façon à concilier les préoccupations des employés et les impératifs de l'ensemble de nos obligations. Pour obtenir des renseignements détaillés concernant nos approches visant à atténuer ce risque,

voir la section 2.6.3.

Le succès du BST et sa crédibilité en tant qu'organisation dépendent en grande partie de l'expertise, du professionnalisme et des compétences de ses employés. Bien que traditionnellement stable, le BST, comme de nombreuses organisations, fait face à une problématique particulière en ce qui concerne son effectif. De nombreux postes sont uniques – une seule personne est responsable d'une tâche ou fonction précise. Au cours des prochaines années, le BST devra poursuivre ses efforts pour fonctionner de la façon la plus efficace possible alors que de nombreux employés et gestionnaires partiront à la retraite et que la pénurie de travailleurs dans certains des domaines de soutien fonctionnel au sein de la fonction publique ne sera pas résorbée. Des efforts accrus devront être déployés pour poursuivre la mise en œuvre d'un processus de planification plus systématique des besoins en ressources humaines tant à court terme qu'à long terme afin d'être en mesure d'obtenir les compétences dont nous avons besoin et d'élaborer des plans de relève ainsi que des programmes de formation et de mentorat pour assurer la prestation des services et conserver la base de connaissances et l'expertise technique du BST.

2.5.2 Maintien d'un effectif bien informé et compétent

utilisées de la façon la plus efficace possible pour réaliser des résultats optimaux. Pour obtenir des renseignements détaillés concernant nos approches visant à atténuer ce risque,

voir la section 2.6.2.

Le BST continue à connaître une demande élevée d'enquêtes de la part du public, ainsi que de nombreuses pressions internes et externes concernant le maintien des activités existantes et la mise en œuvre de nouvelles initiatives ou la modification de pratiques existantes afin de satisfaire aux exigences de changement du gouvernement. Parmi les initiatives gouvernementales qui ont eu ou pourraient avoir des répercussions sur le BST, on trouve l'examen des politiques de gestion du Conseil du Trésor, l'entrée en vigueur de nouvelles politiques dans les domaines de la vérification interne et de l'apprentissage, la réforme du système des acquisitions, l'initiative des services de voyages partagés, l'examen du système de gestion des dépenses, l'évaluation en regard du Cadre de responsabilisation de gestion et la *Loi fédérale sur la responsabilité*. D'autres facteurs continuent également à avoir une influence sur la capacité de l'organisation dont les mesures à mettre en œuvre afin d'atténuer les risques dans les domaines de la sécurité de la technologie de l'information et la planification de la continuité des opérations. Le défi que nous devons relever consiste à continuer à remplir notre mandat avec des ressources financières qui s'amenuisent d'année en année alors que les attentes et les exigences augmentent et que certaines composantes de notre infrastructure vieillissent ou ne répondent plus à nos besoins. Nous devons donc trouver un juste équilibre entre le niveau d'activité et la capacité des ressources humaines et financières à notre disposition. Cela suppose de trouver des moyens de travailler encore plus efficacement tant à l'interne qu'à l'externe, de continuer à revoir nos processus et nos pratiques et de reconsidérer nos produits, nos services et nos façons de faire pour nous assurer que nos ressources sont

2.5.1 Capacité de l'organisation à gérer la charge de travail et les priorités compte tenu des ressources disponibles

Le BST est confronté à de nombreux risques et défis qui pourraient avoir des répercussions importantes sur sa capacité d'exécuter son mandat. Les gestionnaires en sont conscients et sont appelés à prendre les mesures qui s'imposent pour atténuer les risques tout en assurant la réalisation de leur mandat. Les plus grands défis à relever en 2007-2008 sont décrits dans les paragraphes suivants.

2.5 Risques et défis

régulièrement ses techniques, ses méthodes et ses outils d'enquête avec d'autres organismes. Par exemple, le système de dépouillement des enregistreurs de bord (RAPS) mis au point par le BST pour décoder, analyser et animer les données d'enregistreur de vol est utilisé par plus de 10 pays comme outil dans les enquêtes de sécurité. Le logiciel du RAPS a également été commercialisé par une entreprise canadienne qui a modifié le nom du logiciel pour Insighr. Son utilisation a donc encore augmenté partout au monde. Le BST a aussi contribué à la formation des enquêteurs de nombreux pays, soit en intégrant des enquêteurs étrangers aux programmes de formation internes, soit en envoyant du personnel chevronné à l'étranger pour donner de la formation. Le BST partage aussi des données et des rapports avec des organismes partenaires, et participe à des études et à des groupes de travail internationaux en vue d'améliorer la sécurité des transports.

- d'autres organismes comme les médecins légistes, les policiers, les constructeurs, les fabricants, les propriétaires et les compagnies d'assurance;
- d'autres ministères et organismes du gouvernement fédéral.

Leur collaboration est essentielle au bon déroulement des activités du BST, que ces particuliers ou groupes fournissent des renseignements ou des services de soutien. Pour plus de détails sur le processus d'enquête, consultez le site Web du BST à l'adresse www.bst.gc.ca/fr/investigation_process/index.asp.

Le BST est l'un des nombreux organismes canadiens et étrangers qui s'efforcent d'améliorer la sécurité des transports au Canada et ailleurs dans le monde. Étant donné que le BST n'a aucun pouvoir officiel lui permettant d'enjoindre les autres à agir, d'établir des règlements ou d'imposer des mesures spécifiques, il ne peut atteindre le résultat stratégique visé sans la collaboration des autres organismes. Bien que le BST fonctionne de manière indépendante des autres ministères fédéraux du secteur des transports, le Bureau doit présenter des constatations et faire des recommandations en vue d'inciter les autres organismes à agir. Sa réussite passe par un dialogue continu, un partage de l'information et une coordination stratégique avec des organismes tels que Transports Canada, l'Office national de l'énergie et la Garde côtière canadienne. Le BST doit aussi demeurer continuellement en relation avec l'industrie et les organismes de réglementation étrangers, et échanger de l'information avec eux. Par différents moyens, il doit présenter des arguments probants qui convaincront ces « agents de changement » de prendre les mesures nécessaires pour remédier aux lacunes relevées sur le plan de la sécurité.

Le BST a établi des protocoles d'entente avec d'autres ministères du gouvernement fédéral pour la coordination des activités et la prestation de services de soutien. Ces protocoles d'entente définissent les pratiques d'exploitation afin d'assurer une bonne coordination des activités et d'éliminer les conflits qui pourraient découler de la mise en œuvre simultanée de divers mandats organisationnels. Ils permettent aussi au BST d'avoir accès à divers services de soutien qui peuvent rapidement compléter les ressources internes (par exemple, des services de soutien pour la récupération d'une épave, la collecte d'éléments de preuve et l'examen ou l'essai de composantes). De telles ententes ont déjà été signées avec Transports Canada, le ministère de la Défense nationale, la Gendarmerie royale du Canada, la Garde côtière canadienne, Ressources humaines et Développement social Canada et le Conseil national de recherches. Le BST a aussi établi des alliances de collaboration stratégique avec les médecins légistes provinciaux et territoriaux, ainsi que certains organismes des gouvernements provinciaux (principalement dans le secteur ferroviaire).

D'autres alliances ont été établies avec d'autres pays qui comptent des organismes semblables au BST, notamment avec les États-Unis, l'Australie, les Pays-Bas, la Nouvelle-Zélande, la France et le Royaume-Uni. Le BST collabore avec d'autres bureaux d'enquêtes situés à l'étranger en participant à des projets spéciaux d'échange de services spécialisés ou en fournissant de l'aide afin de combler les lacunes de part et d'autre. Comme il est un des chefs de file mondiaux dans son domaine, le BST partage

- des particuliers comme les survivants, les témoins et les proches parents;
- des exploitants;

Pendant une enquête, le BST interagit directement avec :
De nombreux particuliers et groupes concourent à la réalisation du mandat du BST.

Le BST est principalement financé par le Parlement au moyen d'un crédit pour dépenses de fonctionnement et, en tant qu'établissement public, il est autorisé à dépenser les recettes reçues pendant l'année. Le fonctionnement du BST s'inscrit dans le cadre du très vaste et très complexe réseau de transport du Canada, un réseau très dynamique et en changement constant. Pour en savoir plus, consultez le site Web de Transports Canada à l'adresse www.tc.gc.ca/pol/rapport/annee2005/toc_f.htm et le site Web de l'Office national de l'énergie à l'adresse www.nrb-ene.gc.ca/energy/index_f.htm.

2.4 Cadre de planification

Les activités menées dans les quatre secteurs de service clés sont essentiellement les mêmes. Des employés affectés à chaque secteur recueillent des renseignements sur les événements, mènent des enquêtes et font des analyses, constatent des lacunes en matière de sécurité, rédigent des rapports d'enquête et communiquent aux intervenants d'importants renseignements sur la sécurité. D'autres employés spécialisés, par exemple en ingénierie, en performance humaine, en services intégrés ou en communications, assurent une gamme complète de services de soutien aux quatre secteurs de service clés.

Secteurs de service clés	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Marine	56	56	56
Pipeline	4	4	4
Rail	48	48	48
Aviation	127	127	127
Total	235	235	235

Ressources humaines (ETP)

Secteurs de service clés	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Marine	7 026	7 053	7 039
Pipeline	761	641	640
Rail	6 217	6 091	6 078
Aviation	18 454	18 275	18 236
Total	32 458	32 060	31 993

Ressources financières (en milliers de dollars)

secteurs de service clés. Les frais associés aux divers secteurs spécialisés et administratifs sont imputés à chacun des secteurs de service clés afin de démontrer les coûts totaux en cours pour chaque secteur.

Section 2 – Analyse de l'activité de programme

2.1 Résultat stratégique

Le BST vise un seul résultat stratégique : promouvoir la sécurité des transports de façon à réduire les risques auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement. Ce résultat stratégique figure dans l'énoncé de mission du BST et contribue à l'atteinte de l'objectif global du gouvernement du Canada visant « les communautés sécuritaires et sécurisées ».

2.2 Activité et sous-activités de programme

Le BST a aussi une seule activité de programme : les enquêtes de sécurité. Il procède à des enquêtes indépendantes sur les événements de transport qui surviennent dans le réseau de transport maritime, de pipeline, ferroviaire et aéronautique de compétence fédérale. Il cherche à cerner les causes et les facteurs contributifs, formule des recommandations pour améliorer la sécurité, publie des rapports d'enquête et communique aux intervenants des renseignements sur la sécurité.

Tel que mentionné dans la première section, les enquêtes de sécurité dans tout le réseau de transport visent un seul résultat :

- la mise en œuvre opportune, par les intervenants, de mesures de sécurité qui amélioreront la sécurité des transports au profit des Canadiens et des Canadiennes.

Pour atteindre ce résultat, les enquêtes entreprises dans chacun des modes visent donc :

- la mise en évidence des lacunes en matière de sécurité dans le réseau de transport et la communication de ces lacunes aux intervenants et au public.

Les cinq priorités indiquées dans la première section visent à appuyer et à relever la capacité du BST à mener des enquêtes de sécurité et à communiquer de l'information sur la sécurité.

2.3 Secteurs de service clés

Pour tirer le meilleur parti possible des ressources et répondre efficacement aux besoins des intervenants, le BST a défini quatre secteurs de service clés correspondant aux quatre modes de transport relevant de son mandat : marine, pipeline, rail et aviation. On a utilisé également cette nomenclature pour dégager la portée de chacune des sous-activités de notre architecture de programme et pour faire rapport de leur rendement à l'égard des indicateurs contenus dans notre tableau de bord. Cette façon de faire assure aussi une meilleure harmonisation avec l'industrie des transports et son fonctionnement. Les ressources sont donc affectées, gérées et mesurées séparément pour chacun de ces

Priorités du ministère			Dépenses prévues 2007-2008* (en milliers de dollars)
Priorité 1 : Amélioration continue de la gestion de l'information	Déjà établie	466	
Priorité 2 : Gestion de la charge de travail et des priorités compte tenu des ressources disponibles	Nouvelle	75	
Priorité 3 : Planification accrue en matière de ressources humaines pour assurer le maintien d'un effectif professionnel	Déjà établie	100	
Priorité 4 : Examen de la viabilité de l'infrastructure	Nouvelle	30	
Priorité 5 : Poursuite des projets prioritaires résiduels de 2006-2007	Déjà établie	95	

* Les chiffres indiqués ne comprennent pas le salaire des heures régulières du personnel affecté à ces priorités, ni les frais généraux connexes.

* Les chiffres indiqués ne comprennent pas le salaire des heures régulières du personnel affecté à ces priorités, ni les frais généraux connexes.

Le tableau suivant résume les cinq priorités ministérielles de 2007-2008 et les dépenses prévues à l'égard de chacune d'elles.

1.5 Priorités de 2007-2008

Résultats prévus	
Priorité gouvernementale	Permettre aux collectivités de vivre dans un environnement sécuritaire et sécurisé.
Résultat	Promouvoir la sécurité des transports et réduire ainsi les risques auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement.
Résultat stratégique	Une sensibilisation accrue aux questions de sécurité et le renforcement de la culture de la sécurité de la part des gouvernements, de l'industrie et du public.
Activité de programme	Mener des enquêtes de sécurité.
Résultat prévu	Mise en œuvre opportune, par les intervenants, des mesures de sécurité qui amélioreront la sécurité des transports au profit des Canadiens et des Canadiennes.
Sous-activités de programme	Enquêtes – Aviation Enquêtes – Marine Enquêtes – Rail/Pipeline
Résultat prévu	Mise en évidence des lacunes en matière de sécurité dans le réseau de transport et communication de ces lacunes aux intervenants et au public.

Le tableau suivant illustre les résultats prévus que l'activité et les sous-activités de programme du BST visent à atteindre avec les ressources qui lui sont allouées.

1.4 Activité et sous-activités de programme par résultat stratégique

ÉTP = équivalent temps plein


Ressources humaines		
2007-2008	2008-2009	2009-2010
235 ÉTP	235 ÉTP	235 ÉTP

Ressources financières (en milliers de dollars)		
2007-2008	2008-2009	2009-2010
32 458	32 060	31 993

Les deux tableaux ci-dessous présentent de l'information sur les dépenses prévues à l'égard des ressources financières et des ressources humaines pendant les trois prochaines années.

1.3 Ressources

La compétence du BST s'étend à tous les événements de transport qui surviennent dans le réseau de transport maritime, de pipeline, ferroviaire et aéronautique de compétence fédérale au Canada ainsi que dans son espace aérien. Le BST peut également représenter les intérêts canadiens dans le cadre d'enquêtes à l'étranger sur des accidents de transport mettant en cause des navires, du matériel roulant de chemin de fer ou des aéronefs immatriculés ou construits au Canada ou pour lesquels une licence a été délivrée au Canada. De plus, le Bureau s'acquitte de certaines obligations du Canada dans le domaine de la sécurité des transports au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI).



Un événement de transport est un accident ou un incident associé à l'utilisation d'un aéronef, d'un navire, de matériel roulant de chemin de fer ou d'un pipeline. Il comprend également les dangers susceptibles, de l'avis du Bureau, de provoquer un accident ou un incident si des mesures ne sont pas prises pour corriger la situation.

publiques sur les événements de transport. L'objet de ces enquêtes est de constater les causes et les facteurs qui contribuent aux événements et à réduire ou éliminer les dangers auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement. Le BST est le seul organisme autorisé à faire des constatations sur les causes et les facteurs qui contribuent aux événements et à améliorer la sécurité et à réduire l'objet de recommandations destinées à améliorer la sécurité et à réduire les dangers auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement. Le BST est le seul organisme autorisé à faire des constatations sur les causes et les facteurs qui contribuent aux événements et à améliorer la sécurité et à réduire l'objet de recommandations destinées à améliorer la sécurité et à réduire les dangers auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement.

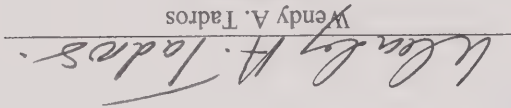
Section 1 – Survol

1.1 Déclaration de la direction

Je soumetts, aux fins de dépôt au Parlement, le Rapport sur les plans et les priorités (RPP) de 2007-2008 du Bureau de la sécurité des transports du Canada.

Le présent document a été préparé conformément aux principes de présentation des rapports énoncés dans le *Guide de préparation de la Partie III du Budget des dépenses* 2007-2008 : *Rapports sur les plans et les priorités et Rapports ministériels sur le rendement* :

- Il est conforme aux exigences précises de déclaration figurant dans les lignes directrices du Secrétaire du Conseil du Trésor.
- Il repose sur le résultat stratégique et l'architecture des activités de programme du ministère qui ont été approuvées par le Conseil du Trésor.
- Il présente une information cohérente, complète, équilibrée et fiable.
- Il fournit une base pour la reddition de comptes à l'égard des résultats obtenus avec les ressources et les autorisations qui lui sont confiées.
- Il rend compte de la situation financière en fonction des chiffres des dépenses prévues approuvées provenant du Secrétaire du Conseil du Trésor.


Wendy A. Tadros
Présidente

1.2 Raison d'être

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) est un organisme indépendant qui a été créé en 1990 par une loi du Parlement (*Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*). Le BST fonctionne de manière indépendante des autres ministères et organismes du gouvernement comme Transports Canada, Pêches et Océans Canada et l'Office national de l'énergie afin d'éviter tout conflit d'intérêt réel ou perçu. En vertu de la loi, la mission du BST consiste essentiellement à promouvoir la sécurité du réseau de transport maritime, par pipeline, ferroviaire et aéronautique de compétence fédérale. Le Bureau s'acquitte de sa mission en procédant à des enquêtes indépendantes qui comprennent, au besoin, des enquêtes

Mot de la présidente

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) jouit d'une solide réputation, au Canada et à l'étranger, en tant qu'organisme d'enquêtes professionnel et expérimenté. Le BST est l'un des rares bureaux d'enquêtes de sécurité multimodaux dans le monde et s'acquitte de sa mission dans un cadre d'indépendance, ce qui en fait un chef de file mondial à cet égard.

Le BST est un organisme fondé sur le savoir. Nous recueillons des données, nous les analysons et nous les transformons en connaissances avant de les communiquer afin d'entraîner des changements positifs dans le domaine de la sécurité des transports. Il est donc de la plus haute importance que le BST maintienne des pratiques de gestion de l'information efficaces et efficaces. Nous avons investi énormément au cours des dernières années pour élaborer et mettre en œuvre un système de gestion de l'information et des enquêtes qui répond à nos besoins et qui satisfait aux exigences gouvernementales en matière de gestion de l'information. Au cours de la dernière année, nous avons mis en œuvre la majorité des modules que nous retrouvons dans le système. Toutefois, il nous reste encore du travail à effectuer pour rendre tous les modules et outils du système entièrement fonctionnels et conviviaux. Ce projet figure donc encore parmi nos priorités pour l'année à venir.

Le public s'attend à ce que les lacunes en matière de sécurité dans le réseau des transports soient constatées et rectifiées. Au fil des ans, le BST a fait un excellent travail pour démontrer sa crédibilité auprès des Canadiens et des Canadiennes en repérant les lacunes en matière de sécurité et en formulant de nombreuses recommandations de sécurité pour y remédier. Cependant, toutes n'ont pas été mises en œuvre de façon satisfaisante. C'est pourquoi nous publions sur notre site Web les réévaluations des mesures prises pour faire suite à nos recommandations. Nous espérons que cette divulgation publique serve de mesure incitative à de plus grands changements et à de meilleures mesures de sécurité. Cette année, les membres du Bureau joueront un rôle plus grand auprès des intervenants et de l'industrie afin d'accroître la visibilité des recommandations du BST qui sont toujours en suspens. Nous continuerons également nos efforts en vue d'accroître le nombre de recommandations qui font l'objet d'une réponse satisfaisante par le biais d'activités de suivi et de communication.

Au chapitre de la gestion interne, nous entamerons cette année différents projets en vue d'améliorer la gestion de nos ressources financières et de nos immobilisations. Nous poursuivrons aussi les efforts entrepris dans le passé en matière de planification des ressources humaines et de gestion de la sécurité de notre technologie d'information. Le BST tient fermement à apporter une importante contribution à la sécurité des transports au Canada et à l'étranger. Nos efforts constants garantiront que nos produits et services, ainsi que nos activités, demeurent efficaces par rapport à la réalisation de notre mandat.

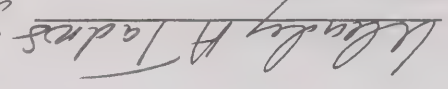
Table des matières


1	Mot de la présidente	1
3	Section 1 – Survol.....	3
1.1	Déclaration de la direction	3
1.2	Raison d'être	3
1.3	Ressources.....	4
1.4	Activité et sous-activités de programme par résultat stratégique	5
1.5	Priorités de 2007-2008.....	5
6	Section 2 – Analyse de l'activité de programme.....	6
2.1	Résultat stratégique.....	6
2.2	Activité et sous-activités de programme.....	6
2.3	Secteurs de service clés.....	6
2.4	Cadre de planification	7
2.5	Risques et défis	9
2.5.1	Capacité de l'organisation à gérer la charge de travail et les priorités compte tenu des ressources disponibles	9
2.5.2	Maintien d'un effectif bien informé et compétent	10
2.5.3	Maintien d'une infrastructure pour répondre à nos besoins en matière de technologie de l'information et de biens matériels.....	10
2.5.4	Transition du Système de gestion de l'information et des enquêtes de l'état de projet à celui d'outil de travail.....	11
2.5.5	Gestion des engagements et des attentes externes	12
2.6	Plans et priorités du ministère.....	12
2.6.1	Amélioration continue de la gestion de l'information	12
2.6.2	Gestion de la charge de travail et des priorités compte tenu des ressources disponibles	13
2.6.3	Planification accrue en matière de ressources humaines pour assurer le maintien d'un effectif professionnel.....	13
2.6.4	Examen de la viabilité de l'infrastructure du BST.....	14
2.6.5	Poursuite des projets prioritaires résiduels de 2006-2007	14
2.7	Mesure du rendement.....	15
17	Section 3 – Autres renseignements.....	17
3.1	Renseignements sur l'organisation	17
3.2	Renseignements financiers.....	18
19	Tableau 1 : Dépenses prévues du ministère et équivalents temps plein	19
20	Tableau 2 : Postes votés et législatifs indiqués dans le Budget principal	20
20	Tableau 3 : Services reçus à titre gracieux	20
3.3	Vérifications internes et évaluations.....	20
3.4	Renseignements complémentaires	21

Bureau de la sécurité des transports du Canada

2007-2008

Rapport sur les plans et priorités


Wendy A. Tadros
Présidente
Bureau de la sécurité des transports
du Canada


Rona Ambrose
Présidente
Conseil privé de la Reine pour le
Canada



Canada

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement. Le Budget des dépenses, qui est déposé à la Chambre des communes par le président du Conseil du Trésor, comporte trois parties :

Partie I – Plan de dépenses du gouvernement présente un aperçu des dépenses fédérales et résume les principaux éléments du Budget principal des dépenses.

Partie II – Budget principal des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget principal des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en application ses plans de dépenses. Les Parties I et II du Budget des dépenses sont déposées simultanément le 1^{er} mars ou avant.

Partie III – Plan de dépenses du ministère est divisé en deux documents :

1) **Les rapports sur les plans et les priorités (RPP)** sont des plans de dépenses établis par chaque ministère et organisme (à l'exception des sociétés d'État). Ces rapports présentent des renseignements plus détaillés, pour une période de trois ans, sur les principales priorités d'une organisation, et ce, par résultat stratégique, activité de programme et résultats prévus, incluant des liens aux besoins en ressources connexes. Les RPP contiennent également des données sur les besoins en ressources humaines, les grands projets d'immobilisations, les subventions et contributions, et les coûts nets des programmes. Ils sont déposés au Parlement par le président du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes qui dépendent des crédits parlementaires et qui sont désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Ces documents sont habituellement déposés au plus tard le 31 mars, pour renvoi aux comités qui peuvent ensuite faire rapport à la Chambre des communes conformément au paragraphe 81(7) du Règlement.

2) **Les rapports ministériels sur le rendement (RMR)** rendent compte des réalisations de chaque ministère et organisme en fonction des attentes prévues en matière de rendement qui sont indiquées dans leur RPP. Ces rapports sur le rendement, qui portent sur la dernière année financière achevée, sont déposés au Parlement en automne par le président du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes qui dépendent des crédits parlementaires et qui sont désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Le Budget supplémentaire des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget supplémentaire des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en application ses plans de dépenses. Le Budget supplémentaire des dépenses est habituellement déposé deux fois par année, soit un premier document au début novembre et un document final au début mars. Chaque Budget supplémentaire des dépenses est caractérisé par une lettre alphabétique (A, B, C, etc.). En vertu de circonstances spéciales, plus de deux Budgets supplémentaires des dépenses peuvent être publiés au cours d'une année donnée. Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

©Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux, 2007.

Ce document est disponible en médias substituts sur demande.

Ce document est disponible sur le site Web du SCT à l'adresse suivante : www.tbs-sct.gc.ca.

En vente chez votre libraire local ou par la poste auprès
des Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) KIA 0S5

Téléphone : 613-941-5995

Commandes seulement : 1-800-635-7943 (Canada et É.-U.)

Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757 (Canada et É.-U.)

Internet : <http://publications.gc.ca>

No. de catalogue : BT31-2/2008-III-73

ISBN 978-0-660-63327-5



Bureau de la sécurité des transports du Canada

Budget des dépenses
2007-2008

Partie III – Rapport sur les plans et les priorités



Treasury Board of Canada Secretariat

2007–2008
Estimates

Part III – Report on Plans and Priorities

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament. The Estimates, which are tabled in the House of Commons by the President of the Treasury Board, consist of:

Part I – The Government Expense Plan provides an overview of federal spending and summarizes the key elements of the Main Estimates.

Part II – The Main Estimates directly support the *Appropriation Act*. The Main Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in subsequent appropriation bills. Parliament will be asked to approve these votes to enable the government to proceed with its spending plans. Parts I and II of the Estimates are tabled concurrently on or before March 1.

Part III – Departmental Expenditure Plans, which is divided into two components:

- 1) **Reports on Plans and Priorities (RPPs)** are individual expenditure plans for each department and agency (excluding Crown corporations). These reports provide increased levels of detail over a three-year period on an organisation's main priorities by strategic outcome(s), program activity(s) and planned/expected results, including links to related resource requirements. The RPPs also provide details on human resource requirements, major capital projects, grants and contributions, and net program costs. They are tabled in Parliament by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the appropriation dependent departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*. These documents are usually tabled on or before March 31 and referred to committees, which may then report to the House of Commons pursuant to Standing Order 81(7).
- 2) **Departmental Performance Reports (DPRs)** are individual department and agency accounts of results achieved against planned performance expectations as set out in respective RPPs. These Performance Reports, which cover the most recently completed fiscal year, are tabled in Parliament in the fall by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the appropriation dependent departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*.

Supplementary Estimates directly support an *Appropriation Act*. The Supplementary Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in the subsequent appropriation bill. Parliamentary approval is required to enable the government to proceed with its spending plans. Supplementary Estimates are normally tabled twice a year, the first document in early November and a final document in early March. Each Supplementary Estimates document is identified alphabetically A, B, C, etc. Under special circumstances, more than two Supplementary Estimates documents can be published in any given year.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of public funds.

©Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented
by the Minister of Public Works and Government Services, 2007.

This document is available in multiple formats upon request.

This document is available on the TBS Web site at the following address: www.tbs-sct.gc.ca.

Available through your local bookseller or by mail from
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa (Ontario) KIA 0S5

Telephone: 613-941-5995
Orders Only: 1-800-635-7943 (Canada and U.S.A.)
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757 (Canada and U.S.A.)
Internet: <http://publications.gc.ca>

Treasury Board of Canada Secretariat

2007-08

A Report on Plans and Priorities



The Honourable Vic Toews
President of the Treasury Board



Table of Contents

Section I: Overview 1

 Minister’s Message 1

 Management Representation Statement 3

 Program Activity Architecture Crosswalk 4

 Summary Information 5

Section II: Analysis of Program Activities by Strategic Outcome 13

 Treasury Board of Canada Secretariat Plans and Priorities 13

 Strategic Outcome 13

 Analysis by Program Activity 13

 1. Management Policy Development and Oversight 13

 1.1 Policy Coordination, Management Assessment, and Government of
 Canada Oversight 15

 1.2 Financial Management and Internal Audit 15

 1.3 Service, Technology, and Information Management 15

 1.4 Assets and Acquired Services 15

 1.5 Human Resources and Compensation Management 16

 2. Expenditure Management and Financial Oversight 21

 2.1 Financial Oversight and Reporting 21

 2.2 Government of Canada Expenditure Management and Oversight 22

 2.3 Departmental Expenditure Oversight 22

 3. Corporate Strategy and Services 27

 3.1 Corporate Priorities and Planning 28

 3.2 Strategic Communications and Ministerial Affairs 28

 3.3 Corporate Services 29

 3.4 Legal Services 29

 4. Toronto Waterfront Revitalization Initiative 32

Section III: Supplementary Information	33
Organizational Information	33
Treasury Board of Canada Secretariat Organization.....	33
Departmental Links to Government of Canada Outcomes	34
Table 1: Departmental Planned Spending and Full-time Equivalents	35
Table 2: Voted and Statutory Items Listed in Main Estimates	38
Table 3: Services Received Without Charge	38
Table 4: Sources of Respendable and Non-respendable Revenue.....	39
Table 5: Resource Requirement by Branch or Sector	40
Table 6: User Fees	41
Table 7: Regulatory Initiatives	42
Table 8: Details on Project Spending.....	43
Table 9: Sustainable Development Strategy	44
Table 10: Internal Audits and Evaluations	48
Section IV: Office of the Comptroller General	49

Section I: Overview

Minister's Message



As President of the Treasury Board, I am pleased to present the Treasury Board of Canada Secretariat's *Report on Plans and Priorities* for 2007–08.

This report informs Parliament about the Treasury Board of Canada Secretariat's plans, over the next three fiscal years, to strengthen governance, accountability, and management practices; renew the government's expenditure management system; and enhance internal management. These activities will require the expertise and talents of the Secretariat's employees.

On April 11, 2006, Canada's New Government delivered on its number one priority by introducing the *Federal Accountability Act*, which received Royal Assent on December 12, 2006. My predecessor and the staff of the Secretariat worked hard to set a new and higher standard for accountability in government through this landmark piece of legislation. In the year ahead, my priority will be to ensure the seamless implementation of the Act and Action Plan across the government. This will include the government's response to the reviews of grants and contributions and of the government's financial management and procurement policies.

One of the cornerstones of accountability is responsible spending. That is why the government recently announced directions for a new expenditure management system focussed on the priorities of ordinary Canadians. As part of this new approach, ministers will have the tools and information to more rigorously oversee how the government spends the public's money to ensure that every taxpayer dollar spent is well spent. Going forward, this government will only approve spending required to achieve measurable results for Canadians.

In the coming year, we will continue to renew the Treasury Board's suite of policies to clarify the management responsibilities of ministers and deputy heads. We will also continue our efforts to improve Canada's regulatory framework as well as measure and report on management performance through the Management Accountability Framework. Collectively, these efforts will result in more focussed policies and clearer responsibilities, accountabilities, and consequences linked to performance.

There is no doubt that the management reforms the Secretariat is leading across government represent a major challenge. But I also have no doubt that the Secretariat is up to the challenge.

The stakes are high — Canadians deserve the opportunity and the means to succeed and to achieve the highest quality of life in the world.

By strengthening and streamlining how government works, we are making government work better for Canadians. I look forward to contributing to this process.



The Honourable Vic Toews, P.C., M.P.
President of the Treasury Board

Management Representation Statement

I submit for tabling in Parliament the 2007–08 *Report on Plans and Priorities* (RPP) for the Treasury Board of Canada Secretariat.

This document has been prepared based on the reporting principles contained in the *Guide for the Preparation of Part III of the 2007–08 Estimates: Reports on Plans and Priorities and Departmental Performance Reports*.

- ▶ It adheres to the specific reporting requirements outlined in the Treasury Board of Canada Secretariat guidance.
- ▶ It is based on the department's strategic outcome and Program Activity Architecture that were approved by the Treasury Board.
- ▶ It presents consistent, comprehensive, balanced, and reliable information.
- ▶ It provides a basis of accountability for the results achieved with the resources and authorities entrusted to it.
- ▶ It reports finances based on approved planned spending numbers from the Treasury Board of Canada Secretariat.



Wayne G. Wouters
Secretary of the Treasury Board

Program Activity Architecture Crosswalk

		2007-08 New Program Activity			
Old Program Activity	(\$ thousands)	Management Policy Development and Oversight	Expenditure Management and Financial Oversight	Revitalization of the Toronto Waterfront ¹	Total
	Management and Expenditure Performance	85,481.5	58,919.5	N/A	144,401.1
	Comptrollership	39,418.5	6,259.3	N/A	45,677.8
	Centrally Managed Funds	N/A	2,582,286.0	N/A	2,582,286.0
		N/A	N/A	235,104.1	235,104.1
Total		124,900.0	2,647,464.9	235,104.1	3,007,469.0

1. In accordance with the January 4, 2007, changes in ministers' responsibilities, this authority will be transferred from the Secretariat to Environment Canada through the 2007-08 Supplementary Estimates.

In 2006-07, the Treasury Board of Canada Secretariat amended its Program Activity Architecture to better reflect its management board and budget office support functions. The new Program Activity Architecture better captures the Secretariat's ongoing core business operations and better reflects the contribution of all organizational units in support of the Treasury Board's management board and budget office responsibilities.

Summary Information

Raison d'être: The raison d'être of the Treasury Board of Canada Secretariat (the Secretariat) is to ensure that government is well managed and accountable, and that resources are allocated to achieve results. The functions performed by the Secretariat have a direct impact on governance, accountability, and the quality of public-sector management, as well as an indirect impact on the efficiency and effectiveness with which the government's programs and services are delivered.

Financial Resources

(\$ thousands)	2007-08	2008-09	2009-10
Secretariat Operations	\$425,183.0 ¹	\$172,386.0	\$172,286.0
Centrally Managed Funds	\$2,582,286.0	\$2,801,440.0	\$2,974,840.0
Total	\$3,007,469.0	\$2,973,826.0	\$3,147,126.0

1. Planned spending includes funding for the Toronto Waterfront Revitalization Initiative. In accordance with the January 4, 2007, changes in ministers' responsibilities, this authority will be transferred from the Secretariat to Environment Canada through the 2007-08 Supplementary Estimates.

Human Resources (FTEs)

2007-08	2008-09	2009-10
1,340	1,323	1,322

Departmental Priorities

Name	Type
1. Strengthening governance, accountability, and management practices	Ongoing
2. Strengthening results-based expenditure management	Ongoing
3. Strengthening internal management	Ongoing

		Planned Spending (\$ thousands)			Contributes to the Following Priority
Expected Results	2007-08	2008-09	2009-10		
Strategic Outcome: Government is well managed and accountable, and resources are allocated to achieve results					
Management Policy Development and Oversight					
Secretariat Operations	Government is well managed and accountable	\$124,900.0	\$119,896.1	\$119,804.1	Strengthening Governance, Accountability, and Management Practices
Expenditure Management and Financial Oversight					
Secretariat Operations	Government resources are allocated to achieve results	\$65,178.9	\$52,489.9	\$52,481.9	Strengthening Results-based Expenditure Management and Financial Oversight
Centrally Managed Funds		\$2,582,286.0	\$2,801,440.0	\$2,974,840.0	
Revitalization of the Toronto Waterfront					
Secretariat Operations	In accordance with the January 4, 2007, changes in ministers' responsibilities, this authority will be transferred from the Secretariat to Environment Canada through the 2007-08 Supplementary Estimates	\$235,104.1	\$0.0	\$0.0	
Corporate Strategy and Services	The Secretariat is well managed and accountable, and resources are allocated to achieve results	(allocated to Program Activities)	(allocated to Program Activities)	(allocated to Program Activities)	Strengthening Internal Management
Total					
Secretariat Operations		\$425,183.0	\$172,386.0	\$172,286.0	
Centrally Managed Funds		\$2,582,286.0	\$2,801,440.0	\$2,974,840.0	

Overview

This report is the Secretariat's key planning and priority-setting document for 2007–08. The report provides an overview of the role of the Treasury Board and its Secretariat and outlines the issues and challenges that the Treasury Board and the Secretariat are facing in delivering on their mandate to strengthen accountability and performance across government.

The Treasury Board

The Treasury Board is a Cabinet committee of the Queen's Privy Council for Canada. It was established in 1867 and given statutory powers in 1869.

As the general manager of the public service, the Treasury Board has three main roles:

- ▶ It acts as the government's management board by promoting improved management performance, and developing policies and priorities to support the prudent and effective management of the government's assets, human, financial, information, and technology resources, as well as the management and oversight of the government's regulatory function.
- ▶ It acts as the government's budget office by examining and approving the proposed spending plans of government departments and reviews the development of approved programs.
- ▶ It acts as the employer of the core public administration and is responsible for human resources management in the federal public administration, including the determination of terms and conditions of employment and the management of compensation.

The Treasury Board's powers and responsibilities are set out in various pieces of legislation, regulations, Orders in Council, policies, guidelines, and practices. While the primary statute setting out the legislative authorities of the Treasury Board is the *Financial Administration Act*, there are over 20 other contributing statutes.

The Treasury Board has a number of instruments at its disposal to fulfil its responsibilities. It oversees a suite of management policies that set the performance expectations of the government. The Treasury Board also sets standards for a range of reports to Parliament; determines the Compensation Policy Framework for the core public administration, Canadian Forces, and Royal Canadian Mounted Police; approves terms and conditions of employment; and manages various pension and benefit plans. In addition, the Treasury Board serves as the Committee of the Queen's Privy Council for purposes of scrutinizing and approving Governor-in-Council submissions for regulations and most Orders in Council.

The Treasury Board portfolio

A portfolio of organizations supports the Treasury Board in fulfilling its mandate.

- ▶ The **Treasury Board of Canada Secretariat** supports the Treasury Board by providing advice to Treasury Board ministers on the management and administration of government; by overseeing government management performance, and expenditure and financial management; by managing compensation, pensions, benefits, terms and conditions of employment, and labour relations; and by fulfilling the statutory responsibilities of a central government agency. The Secretariat also supports the Treasury Board by providing advice on Governor-in-Council submissions and on federal regulatory policy.
- ▶ The **Public Service Human Resources Management Agency of Canada** supports the Treasury Board by bringing together most human resources management functions, including human resources planning and accountability, the implementation and management of the *Public Service Modernization Act*, the management and reform of the classification system for the public service, the development and implementation of employment policies, leadership, values and ethics, employment equity and diversity, and official languages.
- ▶ The **Canada School of Public Service** supports the Treasury Board by ensuring that public service employees have access to the common learning tools they need to serve Canadians effectively.

For more information on the Public Service Human Resources Management Agency of Canada and the Canada School of Public Service, please consult their 2007–08 reports on plans and priorities.

The Secretariat

The mission of the Secretariat is to ensure that government is well managed and accountable, and that resources are allocated to achieve results. In fulfilling this mission, the Secretariat plays three key central agency roles in relation to the various government departments, agencies, and Crown corporations:

- ▶ an oversight role, which includes setting policies and standards, monitoring, and reporting on overall management and budgetary performance within government;
- ▶ an enabling role to help departments and agencies improve management performance across government; and
- ▶ a leadership role, leading by example in advancing an integrated management agenda.

Key responsibilities of the Secretariat include the following:

- ▶ **Management Policy Development and Oversight.** Through this activity, the Secretariat develops management policies, sets management expectations, and monitors compliance, including:
 - financial management and internal audit;
 - service, technology, and information management;
 - assets and acquired services (including contracting and procurement); and
 - human resources and compensation management.
- ▶ **Expenditure Management and Financial Oversight.** Through this activity, the Secretariat plays a role in ensuring efficiency and effectiveness in federal expenditure management and financial reporting and oversight by:
 - ensuring that departments and agencies employ sound financial management and control practices;
 - assessing government operations, programs, and services at the departmental and whole-of-government level;
 - advising the government on how to allocate and reallocate resources to achieve government priorities and objectives;
 - tracking and reporting expenditures, financial results, and program performance to Parliament; and
 - advising on whole-of-government compensation planning.

Related to both these program activities is the work the Secretariat does to support the Treasury Board in its role as the employer of the core public administration and in human resources management in the federal public administration by conducting labour-management relations and compensation operations, managing pension and benefit policies and programs, and supporting and monitoring the labour-management components of the *Public Service Modernization Act* and the *Public Service Labour Relations Act*.

Also cutting across the two key activities of the Secretariat is the work of the Office of the Comptroller General. As a distinct office within the Secretariat, the Office of the Comptroller General is responsible for ensuring that departments and agencies employ sound financial management and control practices, and plays a lead role in supporting the government's commitment to strengthen financial management, controls, and internal audit.

Operating environment

The Canadian public demands increased accountability on the part of public officials and value for money. There are mounting expectations for faster delivery of more services for the same tax dollar, more efficient and effective use of public resources, greater transparency, and assurances that the decisions and actions of government officials meet a high standard of public service values and ethics. Resource allocations need to be better linked to government priorities.

Management excellence

An effective, high-performing public service is essential to achieving accountability and improved expenditure management. The Secretariat, and the Treasury Board portfolio as a whole, must work to ensure that the public service strives for excellence, remains connected to the needs and expectations of Canadians, and has a positive effect on their lives. In moving forward on these priorities, it is important for the Secretariat to demonstrate leadership with respect to improved management practices.

Accountability

Recent years have seen an erosion of trust and confidence in government initiatives, in part as a result of high-profile management failures. This has resulted in clear demands from Canadians for more accountability and transparency in government and has led to an unprecedented focus on improving management performance. It is, however, critical to ensure that the initiatives put in place to strengthen accountability are balanced with the need to ensure an environment that encourages innovation.

With the increased focus on accountability, it is critical that central agencies, which include the Secretariat, concentrate on setting the broad policy framework to guide policy development; the fiscal framework within which the government operates; the accountability regime that shapes how the government performs; and the human resources management framework based on public service values and ethics.

A key response to Canadians' demand for accountability was the *Federal Accountability Act*, which received Royal Assent on December 12, 2006. It makes substantive changes to over 45 statutes and creates two new ones while delivering on the government's promise to put in place a five-year lobbying ban, to eliminate corporate and union donations to political parties, and to protect "whistleblowers," among other reforms. Over the next year, the Secretariat will focus its efforts on coordinating the overall implementation of the *Federal Accountability Act* and Action Plan, including the development of regulations referred to in Table 7, as well as key reviews and policy renewal initiatives to continue to simplify and clarify accountabilities.

Improved expenditure management

At the same time, Canadians are concerned not only with how government functions, but also with value for their tax dollars. The government has put an emphasis on effective expenditure management in order to meet public demand for value for money and demonstrable results. This includes a focus on restraining growth in government spending and on results-based management. In accordance with Budget 2006, the Secretariat, in collaboration with the Privy Council Office and the Department of Finance Canada, undertook a fundamental reassessment of the expenditure planning, budgeting, and decision-making processes of the government.

From this assessment, an integrated package of measures has been developed to renew the Expenditure Management System to ensure that federal programs are effective, efficient, and focussed on results; provide value for money; and are aligned with the government's priorities and responsibilities. The new approach will strengthen the management of overall spending through measures to support managing for results by establishing clear responsibilities for departments to better define the expected outcomes of new and existing programs; decision making for results by ensuring that new programs are fully and effectively integrated with existing programs by reviewing spending to ensure efficiency, effectiveness, and ongoing value for money; and reporting for results by improving the quality of departmental and government-wide reporting to Parliament. Over the planning period, the Secretariat will begin implementation of the renewed Expenditure Management System to support the Treasury Board in its budget office role. The key elements of the new approach will be implemented through a phased-in plan that will require three to five years to reach full maturity.

The employer

As a central agency and as general manager of the federal public service, the Secretariat delivers on its mandate and responsibilities as the employer in a very complex operating environment. Like other large public- and private-sector organizations, the federal public service is facing significant challenges as it adapts to key trends shaping Canadian society, the economy, the labour market, and service delivery. The rapid pace of technological change is fuelling fundamental changes in the way we live, the way we work, and the way organizations collaborate to deliver goods and services. From the changing face of Canada to the aging of the population, demographic changes are creating pressures to improve recruitment and retention of public servants, mobility between the public and private sector, and the speed of transfer of needed knowledge and skills.

Service excellence

The Government of Canada exists to serve Canadians and is committed to service excellence. Excellent public services earn the trust and confidence of citizens, achieve high levels of client satisfaction, and demonstrate value for tax dollars. To achieve service excellence, the

Government of Canada continuously strives to design services around client needs and continuously adapt services in response to client feedback; make services easy to find and use and, where appropriate, seamless across organizational and jurisdictional boundaries; ensure that services respect individual privacy, are accessible to persons with disabilities, and are delivered securely to the right client in the official language of choice; and deliver high-quality internal services that promote a high-commitment workplace and support government employees to better serve Canadians.

Responding to these challenges

In this *Report on Plans and Priorities*, the Secretariat will focus its efforts on strengthening its support of the Treasury Board as the management board and budget office. This plan will also describe how the Secretariat, as a department, is working to become a leader in fostering management excellence and is ensuring greater accountability across government. This document also reflects changes made to the Treasury Board of Canada Secretariat Program Activity Architecture to ensure that its planning framework better reflects the work of the Secretariat and is better aligned to meet the challenges the Secretariat faces in its operating environment.

Section II: Analysis of Program Activities by Strategic Outcome

Treasury Board of Canada Secretariat Plans and Priorities

The Secretariat is working with the Treasury Board to focus its management agenda on strengthening the Board's management board and budget office functions. The Secretariat is also placing an emphasis on improving its internal management so that it can lead by example in demonstrating the standards it sets for all government departments and agencies.

This *Report on Plans and Priorities* reflects the Secretariat's efforts to plan and report in accordance with the *Management, Resources, and Results Structure Policy*. The three program areas of the Secretariat Program Activity Architecture are:

1. Management Policy Development and Oversight;
2. Expenditure Management and Financial Oversight; and
3. Corporate Strategy and Services.

Strategic Outcome

*Government is well managed and accountable, and resources are allocated to achieve results.*¹

Analysis by Program Activity

1. Management Policy Development and Oversight

Through the Management Policy Development and Oversight program activity, the Secretariat provides support to the Treasury Board in its role as the management board. This role includes responsibilities for promoting improved management performance, and developing policies and priorities to support the prudent and effective management of the government's assets and human, financial, information, and technology resources. To achieve its objectives under this program activity, the Secretariat also works closely with its portfolio partners, the Public Service Human Resources Management Agency of Canada and the Canada School of Public Service.

1. In 2006–07, the Secretariat revised its strategic outcome to better reflect its management board and budget office responsibilities. The previous strategic outcome—*rigorous stewardship of public resources to achieve results for Canadians*—was seen to be too narrowly focussed on the Secretariat's resource allocation activities and did not adequately reflect the Secretariat's increasing responsibilities for promoting accountable government, and effective and efficient management.

Key activities under the Management Policy Development and Oversight program activity include:

- ▶ setting management performance expectations through the Management Accountability Framework;
- ▶ articulating management rules, standards, and reporting requirements through the Treasury Board policy suite;
- ▶ defining the professional competencies required of key functional communities, including financial, information management, information technology, audit, procurement, materiel management, real property, and human resources specialists (i.e. labour relations, occupational health and safety, and compensation specialists);
- ▶ assessing departmental, agency, and Crown corporation performance against management standards and taking action to ensure weaknesses are addressed; and
- ▶ negotiating collective agreements, setting terms and conditions of employment, and promoting good labour-management practices.

Within this context, the objectives of the Management Policy Development and Oversight program activity are to ensure that:

- ▶ Treasury Board policies and management performance expectations are clear and understood;
- ▶ managers and functional specialists within departments and agencies are supported by the Secretariat and its portfolio partners in acquiring and developing the skills required to comply with Treasury Board policies and expectations;
- ▶ department and agency compliance with Treasury Board policies and performance expectations is monitored and assessed regularly;
- ▶ incentives, consequences, and reporting reinforce the achievement of management performance expectations; and
- ▶ labour-management relations and compensation operations are effective.

In the Treasury Board of Canada Secretariat Program Activity Architecture, there are five subactivities under the Management Policy Development and Oversight program activity:

1. Policy Coordination, Management Assessment, and Government of Canada Oversight;
2. Financial Management and Internal Audit;
3. Service, Technology, and Information Management;
4. Assets and Acquired Services; and
5. Human Resources and Compensation Management.

1.1 Policy Coordination, Management Assessment, and Government of Canada Oversight

Under the Policy Coordination, Management Assessment, and Government of Canada Oversight subactivity, the Secretariat aims to ensure a coherent set of management performance expectations through the Treasury Board policy suite and the Management Accountability Framework, and to assess performance against expectations across government, as well as across certain institutional groupings, such as Crown corporations. This includes policy coordination, Management Accountability Framework development, and oversight of management performance, including in areas requiring attention across government.

1.2 Financial Management and Internal Audit

The Secretariat sets performance expectations regarding effective financial management and internal audit. It assists departments in achieving performance expectations by providing them with advice on the interpretation of policies and standards, monitoring compliance, and facilitating capacity development within relevant functional communities. In addition, the Secretariat plans and conducts audits on horizontal risks and issues.

1.3 Service, Technology, and Information Management

Through the Service, Technology, and Information Management subactivity, the Secretariat sets performance expectations regarding service, information technology, information management, security, and communications. It facilitates their achievement by providing departments with advice on the interpretation of policies and standards, by monitoring compliance, and by facilitating capacity development within relevant functional communities. In addition, the Secretariat is responsible for establishing and leading strategies to support the horizontal management of information management and information technology operations and services across government.

1.4 Assets and Acquired Services

Under the Assets and Acquired Services subactivity, the Secretariat continues to monitor performance regarding the management of assets, acquired services, procurement, project management, and investment planning. In order to help departments achieve performance expectations, the Secretariat provides advice to departments on the interpretation of policies and standards, monitors compliance, and facilitates capacity development within relevant functional communities.

1.5 Human Resources and Compensation Management

Under the Human Resources and Compensation Management subactivity, the Secretariat sets performance expectations regarding its areas of responsibility for human resources management (such as labour relations, occupational health and safety, essential services, and discipline), which are set within a larger human resources management strategy for which the Public Service Human Resources Management Agency of Canada has primary responsibility. The Secretariat facilitates the achievement of its performance expectations by providing departments with advice on the interpretation of policies and standards, monitoring compliance, and facilitating capacity development within relevant functional communities. In support of the Treasury Board's human resources management role, the Secretariat also elaborates the Compensation Policy Framework for the determination of compensation, including pension and benefits, in the core public administration, the Canadian Forces, and the Royal Canadian Mounted Police, and for the management of pensions and benefits; conducts collective bargaining for the core public administration; obtains negotiation mandates for agencies; and oversees pay administration.

Priorities

The following table outlines key commitments and supporting initiatives in the Secretariat's efforts to strengthen governance, accountability, and management practices.

1. Strengthening governance, accountability, and management practices	
Commitment: Trust and confidence in government are enhanced through the implementation of the <i>Federal Accountability Act</i> and through improved reporting to Parliament	
Subcommitment	Performance Measures for 2007–08
Implementation of the <i>Federal Accountability Act</i> is successfully coordinated under the leadership of the Treasury Board of Canada Secretariat	<i>Federal Accountability Act</i> commitments of all government departments are well coordinated and targets are monitored
Leadership is provided by the Secretariat in implementing Treasury Board of Canada Secretariat elements of the <i>Federal Accountability Act</i>	<p>The <i>Lobbying Act</i> is brought into force and accompanying regulations are developed</p> <p>Guidance is developed and issued on the dispute resolution mechanisms for the accounting officer model</p> <p><i>Federal Accountability Act</i> amendments to the <i>Access to Information Act</i> and the <i>Privacy Act</i> are implemented</p>

1. Strengthening governance, accountability, and management practices

Reporting to Parliament is improved

A plan is developed for public reporting on planned spending and results at a whole-of-government level—linked to the whole-of-government framework

Parliamentarians are provided with a whole-of-government view of actual spending linked to the results by including spending information in *Canada's Performance*

The guidance and reporting requirements for reports on plans and priorities and departmental performance reports are streamlined, in consultation with key stakeholders

Support is provided in the development of proposals for the implementation of accrual budgeting and appropriations

The form, content, and timelines of the Public Accounts of Canada continue to be improved

Commitment: Responsibilities of deputy heads are clarified in accordance with the Federal Accountability Action Plan—streamlining rules while strengthening accountability and efficiency—through the renewal of the Treasury Board policy suite

Subcommitment

Performance Measures for 2007–08

The Treasury Board policy suite is streamlined and policies are renewed and implemented

The Treasury Board policy suite is streamlined, clear, and consistent, with a reduction in the number of policies by at least 50 per cent

Treasury Board policies relating to service, information management and information technology, terms and conditions of employment, communications, and government security are renewed

Policies are supported by sound implementation plans, as well as communications and training to support departments in meeting requirements

Renewed policies are developed and implementation plans put in place in response to the Federal Accountability Action Plan reviews of three key policy areas—grants and contributions, procurement, and financial management

Treasury Board approval of revised policies on grants and contributions is sought, in response to the recommendations of the Blue Ribbon Panel

Treasury Board approval of revised policies on procurement is sought, in response to the recommendations of the Independent Procurement Review

Treasury Board approval of revised financial management policies is sought, in response to the recommendations of the Senior Committee on the Review of the Financial Management Framework

Policies are supported by sound implementation plans, as well as communications and training to support departments in meeting requirements

Other recommendations from the Action Plan reviews, including legislative proposals, are reviewed and implemented as appropriate

1. Strengthening governance, accountability, and management practices	
Compliance with policies and legislation is strengthened through the development and implementation of a compliance framework	<p>A compliance framework that includes consequences for non-compliance is developed for consideration by Treasury Board ministers</p> <p>Mechanisms are established to monitor compliance, and an appropriate range of measures is identified to address instances of poor management</p> <p>A broad approach to the management of compliance, including discipline, is supported by a committee of deputy ministers to ensure fair, equitable, and consistent practices</p>
Commitment: Management oversight is improved across government through the use of better tools, processes, and information	
Subcommitment	Performance Measures for 2007–08
Departmental management practices are enhanced through better understanding, ownership, and use of the Management Accountability Framework (MAF) by deputy ministers	Guidance and support are provided to departments and agencies to strengthen self-assessment and encourage the use of MAF findings in departmental decision making
Treasury Board of Canada Secretariat management oversight is strengthened through better processes and instruments for assessing management performance	The MAF indicators and the methodologies for measuring and rating departmental performance are further refined in collaboration with the Treasury Board portfolio agencies and departments
Treasury Board of Canada Secretariat analysis and advice on departmental and government-wide management performance are enhanced through the application of MAF findings	Proposals are developed for reporting the results of MAF assessments to ministers and central agencies in support of decision making and parliamentary reporting
Commitment: Financial management and auditing policies, practices, and capacity across the Government of Canada are strengthened	
Subcommitment	Performance Measures for 2007–08
Leadership is provided in improving departmental financial management practices in support of renewed policies	<p>Directives, standards, and other guidance are developed and issued and implementation of policy changes is commenced in the areas of grants and contributions and financial management</p> <p>Implementation of a comprehensive multi-year human resources strategy for the financial management and internal audit communities is under way through the development of methodologies and tools in support of enhanced professional capacity and community-based approaches</p>

1. Strengthening governance, accountability, and management practices

Internal audit plans, operations, and practices across government are enhanced	<p>The Directive on Departmental Audit Committees is supported through leadership on the recruitment, qualification, selection, placement, and ongoing development of external members for departmental audit committees</p> <p>A program of horizontal audits of small and large departments and agencies is planned and initiated</p> <p>Technological and other enablers (e.g. an omnibus contracting arrangement) to leverage the internal audit resource base across government are developed</p> <p>A performance measurement and assessment strategy for the <i>Policy on Internal Audit</i> is developed and implemented</p> <p>Guidance is developed and issued to audit committees on monitoring and reporting on departmental commitments made in response to reports of the Auditor General of Canada</p>
Commitment: Management performance is strengthened through the development of strategies and tools to support service transformation	
Subcommitment	Performance Measures for 2007–08
Strategies are developed and implemented to address horizontal issues and improve alignment of service transformation initiatives	<p>Forums are created to promote leadership of service transformation and facilitate the sharing of leading practices among deputy ministers, assistant deputy ministers, and management communities</p> <p>A process is developed to enable senior officials to review, steer, align, and measure progress of service transformational initiatives under way</p> <p>Labour relations and change management issues are identified and discussed with affected collective bargaining agents</p>
Leadership is provided through collaboration with departments to move forward with Corporate Administrative Shared Services	A detailed approach and a plan for the implementation of a proof of concept for Corporate Administrative Shared Services are developed and brought forward to the Treasury Board for consideration
Leadership is provided on key Government of Canada initiatives to implement more effective approaches to technology, information, and service	<p>Strategies are developed on whole-of-government approaches to identification, authentication, and authorization; personalized web services; and inventory of direct external services</p> <p>A detailed examination of linkages between employee engagement, service quality, and citizen satisfaction in the public service value chain is undertaken and results are reported</p>

1. Strengthening governance, accountability, and management practices

Enhanced capacity is built and supported to enable effective management of technology, information, and service in the Government of Canada	<p>A plan is developed to strengthen information management capacity in a manner that supports increased transparency of government operations and enables effective and efficient program and service delivery</p> <p>Services and products are developed to support the growth and development of leadership and human resources capacity in key service transformation communities</p>
Effectiveness of oversight of significant investments and projects in technology, information, and services is strengthened	Management expectations are clarified and guidance is strengthened in the oversight of information technology, information management, and service transformation projects

Commitment: Canada's regulatory management is improved through a modern approach to smart regulation

Subcommitment	Performance Measures for 2007–08
A strengthened modern approach to regulating is implemented	<p>An action plan on the implementation of a new directive on regulating is developed by the Secretariat for internal and external use</p> <p>Mechanisms for monitoring and reporting are developed</p>
Support to regulatory departments to implement the regulatory policy is improved	<p>Guidance for the implementation of a new directive on regulating is developed</p> <p>A curriculum to strengthen the skills of the regulatory community is developed in collaboration with the Canada School of Public Service</p>
Regulatory cooperation is strengthened and coordinated	<p>A strategy for strengthening regulatory cooperation and coordination among departments is proposed</p> <p>Expert advice is provided on regulatory cooperation nationally and internationally</p>

Financial Resources

(\$ thousands)	2007–08	2008–09	2009–10
Secretariat Operations ¹	\$124,900.0	\$119,896.1	\$119,804.1

1. Includes funds allocated from Corporate Strategy and Services.

Human Resources (FTEs)

2007–08	2008–09	2009–10
628	614	613

2. Expenditure Management and Financial Oversight

The Treasury Board is often referred to as “the budget office” because of the important role it plays in managing and overseeing expenditures of the government, along with the minister of Finance and the prime minister. Supported by the Treasury Board of Canada Secretariat, the Treasury Board’s role is to ensure efficiency and effectiveness in federal expenditure management. The Expenditure Management and Financial Oversight program activity represents the Secretariat’s role in support of the budget office, with responsibilities for advising on financial, expenditure, and project authorities and resource allocation.

Key objectives for this program activity include:

- ▶ the preparation of the government’s Main and Supplementary Estimates, which are tabled annually in Parliament to obtain voted appropriations for departments and agencies;
- ▶ the cost and performance expectations of government programs are well defined and understood;
- ▶ departments and the Secretariat have the tools and information required to assess program spending and performance against government priorities on an ongoing, systematic basis;
- ▶ information on program spending, priorities, and performance is well integrated into expenditure management decision making by the government; and
- ▶ parliamentarians and Canadians are provided with timely, accurate, and complete financial and performance information on program plans and results.

In the Treasury Board of Canada Secretariat Program Activity Architecture, there are three subactivities that contribute to the Expenditure Management and Financial Oversight program activity:

1. Financial Oversight and Reporting;
2. Government of Canada Expenditure Management and Oversight; and
3. Departmental Expenditure Oversight.

2.1 Financial Oversight and Reporting

In undertaking its work under the Financial Oversight and Reporting subactivity, the Secretariat aims to ensure that appropriate financial information, controls, and sound resource stewardship are in place at all levels across government. The Secretariat will continue its efforts to ensure that appropriate frameworks, policies, and guidance on financial management are available, and that appropriate accounting standards are used for timely, complete, and accurate financial reporting.

The Secretariat also undertakes a number of accounting-related activities under this subactivity, including developing and maintaining the government-wide Chart of Accounts; monitoring and providing support on major litigation and contingent liabilities; and managing the preparation and maintenance of the Public Accounts of Canada and the government's financial statements.

These activities are ultimately intended to improve the Secretariat's capacity for oversight, analysis, and forecasting of expenditures through the timely provision and consolidation of actual spending data and thus provide more detailed and reliable information to parliamentarians and to Canadians on the state of government-wide financial results.

2.2 Government of Canada Expenditure Management and Oversight

The Secretariat supports its budget office role by undertaking activities related to Government of Canada Expenditure Management and Oversight. The activities in this subactivity are targeted at optimizing government-wide expenditure allocation, providing analytical support to the oversight of expenditures and determination of compensation within the federal government, and reporting to Parliament in order to achieve results for Canadians. Key activities that support this are:

- ▶ the tabling in Parliament of the Estimates documents in support of supply legislation;
- ▶ the supply process by which the government seeks parliamentary spending authority for the portion of overall expenditures that is appropriated annually as part of the fiscal plan; and
- ▶ the tabling of the *Canada's Performance* report, which tracks the federal government's contribution to comprehensive outcomes.

Reporting to Parliament is an important responsibility, given Canadians' expectations of accountability and transparency. The Secretariat will continue to place emphasis on improving reporting to Parliament under the subactivity of Government of Canada Expenditure Management.

2.3 Departmental Expenditure Oversight

In undertaking activities related to Departmental Expenditure Oversight, the Secretariat aims to ensure that program spending by departments and related performance information is well integrated and analyzed to support advice, informed decision making, oversight, and reporting to the Treasury Board and Parliament.

Key activities include:

- ▶ providing advice on departmental submissions to Cabinet focussed primarily (but not exclusively) on expenditure risk, including funding pressures and mitigation strategies;
- ▶ providing advice on strategic resource allocation and effective program design for departments and agencies;

- ▶ reviewing, monitoring, and assessing programs from the horizontal or government-wide perspective;
- ▶ improving results-based information and management of programs and spending to ensure that decisions on allocation and reallocation are made on the basis of performance and value for money;
- ▶ providing timely direction and advice to departments and agencies on estimates and alignment of spending, priorities, and results for improved accountability, transparency, and performance reporting to Parliament and Canadians; and
- ▶ enhancing departmental financial analysis and reporting through improved standards and the move to audited departmental financial statements.

These activities are intended to strengthen results-based information on programs and spending to ensure that better information and advice are provided to Cabinet and the Treasury Board on new and existing programs to support decision making on resource allocation and, ultimately, to provide value for money.

Priorities

The following table outlines key commitments and supporting initiatives in the Secretariat's efforts to strengthen results-based expenditure management and financial oversight.

2. Strengthening results-based expenditure management and financial oversight	
Commitment: Better information and advice are provided to Cabinet and the Treasury Board on new and existing programs to support decision making on resource allocation	
Subcommitment	Performance Measures for 2007–08
Treasury Board submission requirements are strengthened and support provided to the Privy Council Office to strengthen requirements for memoranda to Cabinet to ensure they provide more detail and context to support resource allocation decisions	<p>The Privy Council Office is supported in the development of proposals for strengthening the information content of memoranda to Cabinet in conjunction with the requirements for Treasury Board submissions being strengthened to better support Cabinet review of new spending proposals</p> <p>The requirements of the new expenditure management system regime are communicated to client departments and agencies</p>
The first round of systematic reviews of program spending is conducted	A process and a methodology are developed for strategic periodic reviews of spending programs and include the development of selection and sequencing criteria for reviews and the selection of candidates for and launching of the first year of reviews
Advice to the Treasury Board on resource allocation is strengthened using improved financial and expenditure information, as well as audit and evaluation information	<p>The quality of financial, management, and program performance information in the departmental Management, Resources, and Results Structure is improved and the information made available</p> <p>Active oversight of evaluation reports is increased and the use of evaluation findings is enhanced to inform Treasury Board policy and expenditure management decision making</p> <p>Progressive implementation of an enhanced sign-off role in departments and the Office of the Comptroller General is commenced</p>
Commitment: Capacity is strengthened to provide clear and timely information on expenditures to support oversight and reporting	
Subcommitment	Performance Measures for 2007–08
Treasury Board of Canada Secretariat capacity for oversight, analysis, and forecasting of expenditures is improved through the timely provision and consolidation of actual spending data	<p>Use of administrative data systems is enhanced to track expenditures during the year to support the management of parliamentary authorities and to better forecast year-end spending</p> <p>Data and methodologies to support total compensation planning approach are improved</p> <p>A strategic planning approach for National Joint Council employee reimbursement policies, which includes formulating key principles for decision making, is developed</p>

2. Strengthening results-based expenditure management and financial oversight

More detailed and reliable information provided to parliamentarians and the public on government spending

Standards are developed for departmental financial analysis, and internal and external results
Tools, training, and guidance to support enhanced departmental financial analysis and reporting are developed and under way

Commitment: Results-based management is strengthened and information on programs and spending is improved

Subcommitment	Performance Measures for 2007–08
The quality of program performance information is improved through Treasury Board of Canada Secretariat leadership in the implementation of the <i>Management, Resources, and Results Structure (MRRS) Policy</i>	Departmental program activity architectures reflecting all programs as per the MRRS Policy are developed in order to provide a comprehensive inventory of the government's programs Client departments and agencies are supported in the development of their Program Activity Architecture and performance indicators Business requirements for the Budget Office System Renewal project are identified by users
Treasury Board of Canada Secretariat capacity is strengthened to collect and analyze audit and evaluation information to support decision making	Internal audit reporting requirements, strategies, and mechanisms are defined A registry of evaluation reports is maintained and the ability of the Secretariat to use evaluation information to inform decision making is enhanced

Commitment: Strengthening the evaluation function

Subcommitment	Performance Measures for 2007–08
The <i>Evaluation Policy</i> is renewed and an implementation plan developed	The <i>Evaluation Policy</i> is renewed along with supporting directive and standards The Evaluation Implementation Action Plan is developed
Evaluation tools are developed and improved in support of broadened evaluation coverage	New evaluation standards and guidelines are established to support use of new evaluation tools and implementation of the new <i>Evaluation Policy</i> A new suite of evaluation approaches is introduced to support more timely and broader evaluation coverage, and to tailor the chosen evaluation approach to an assessment of program risk
New tools and other support are provided to improve competencies and increased capacity	Core evaluation competencies are developed in collaboration with stakeholders and delivery agents A certification process is developed and a professional development program for government evaluators is launched

Financial Resources

(\$ thousands)	2007–08	2008–09	2009–10
Secretariat Operations ¹	\$65,178.9	\$52,489.9	\$52,481.9
Centrally Managed Funds	\$2,582,286.0	\$2,801,440.0	\$2,974,840.0
Total	\$2,647,464.9	\$2,853,929.9	\$3,027,321.9

1. Includes funds allocated from Corporate Strategy and Services.

Human Resources (FTEs)

2007–08	2008–09	2009–10
298	297	297

Centrally Managed Funds

The Secretariat has responsibility for managing access to the central funds, and the expected result is that these funds are administered in accordance with applicable legislation, Treasury Board policies, and Treasury Board standards.

(\$ thousands)	2007–08	2008–09	2009–10
Government Contingencies (Secretariat Vote 5)	\$750,000.0	\$750,000.0	\$750,000.0
Government-wide Initiatives (Secretariat Vote 10)	\$2,520.0	\$8,320.0	\$8,320.0
Public Service Compensation (Secretariat Vote 15)	\$0	\$0	\$0
Public Service Insurance (Secretariat Vote 20)	\$1,829,746.0	\$2,043,100.0	\$2,216,500.0
Payments under the <i>Public Service Pension Adjustment Act</i> (Statutory)	\$20.0	\$20.0	\$20.0
Total	\$2,582,286.0	\$2,801,440.0	\$2,974,840.0

► **Government Contingencies (Secretariat Vote 5)**

Government contingencies consist of funds used to supplement other appropriations to provide the government with the flexibility to meet unforeseen expenditures until parliamentary approval can be obtained and to meet additional payroll costs, such as severance pay and parental benefits, that are not provided for in the estimates of other government departments.

► **Government-wide initiatives (Secretariat Vote 10)**

Government-wide initiatives consist of funds used to supplement budgets in other departments and agencies in support of the implementation of strategic management initiatives across the public service.

► **Public Service Compensation (Secretariat Vote 15)**

This vote is used to compensate departments, agencies, and appropriation-dependent Crown corporations for the impact of collective bargaining agreements and other related adjustments to terms and conditions of service or employment. Funds are appropriated in Vote 15 through Supplementary Estimates and subsequently transferred to other government departments and agencies.

► **Public Service Insurance (Secretariat Vote 20)**

These funds are used in support of the Treasury Board's role as employer for public service pensions, benefits, and insurance including:

- the payment of the employer's share of health, income maintenance, and life insurance premiums;
- the payments to or in respect of provincial health insurance plans;
- the payment of provincial payroll taxes and Quebec sales tax on insurance premiums;
- the pension, benefit, and insurance plans for employees engaged locally outside Canada; and
- the return to certain employees of their share of the employment insurance premium reduction.

3. Corporate Strategy and Services

The Corporate Strategy and Services program activity includes key functions related to supporting the Treasury Board and the internal management of the Secretariat.

Key objectives of this program activity are:

- providing integrated support to the Treasury Board;
- ensuring effective corporate governance and accountability of the Secretariat as a department;
- reinforcing and supporting relationships with key stakeholders; and
- ensuring effective and efficient internal management.

In the Treasury Board of Canada Secretariat Program Activity Architecture, there are four subactivities that feed into the program activity. They are:

1. Corporate Priorities and Planning;
2. Strategic Communications and Ministerial Affairs;
3. Corporate Services; and
4. Legal Services.

3.1 Corporate Priorities and Planning

The Corporate Priorities and Planning subactivity represents the efforts of the Secretariat to ensure a coherent and integrated management agenda for the Government of Canada and in leading the development and implementation of key ministerial and corporate priorities. This subactivity also represents the work of the Secretariat's leadership to position itself as a model in the areas of strategic management, planning, reporting, and governance. Corporate Priorities and Planning leads the Secretariat's departmental integrated business planning and priority-setting processes. Efforts will build on progress to date to further strengthen governance. This includes the implementation of the corporate risk profile and the development of a performance measurement framework in line with the *Management, Resources, and Results Structure Policy*.

3.2 Strategic Communications and Ministerial Affairs

Under the Strategic Communications and Ministerial Affairs subactivity, key advice and service are provided to every sub-subactivity in the Treasury Board of Canada Secretariat.

The Strategic Communications and Ministerial Affairs subactivity represents Secretariat support provided to the Treasury Board, its subcommittees, and ad hoc committees. Through this subactivity, the Treasury Board agenda is managed, and formal Treasury Board decisions are recorded and issued.

Through this subactivity, Strategic Communications and Ministerial Affairs also supports the President of the Treasury Board and the senior executive of the Treasury Board of Canada Secretariat by delivering sound communications, advice, plans, and products. Through these services, Treasury Board policies, initiatives, and accomplishments are communicated to external, internal, and interdepartmental audiences through multiple media channels, including the web.

Strategic Communications and Ministerial Affairs also facilitates the Secretariat's effective working relationships with key federal partners and stakeholders by providing national support to regional federal councils and their secretariats.

3.3 Corporate Services

Under the Corporate Services subactivity, service and support are provided to the Treasury Board of Canada Secretariat in the areas of human resources, financial and administrative management, information management and information technology, audit and evaluation, and security.

3.4 Legal Services

Under the Legal Services subactivity, legal services are provided to the Treasury Board in its roles as employer, management board, and budget office, as well as to the President, the Secretariat, and the other organizations within the Treasury Board portfolio (the Public Service Human Resources Management Agency of Canada and the Canada School of Public Service).

Through this subactivity, the Legal Services Unit provides strategic legal advice and litigation support, scans and tracks legal trends, and provides training on legal subjects. In addition, the Unit is responsible for representing public service employers before entities such as the Public Service Labour Relations Board, Public Service Staffing Tribunal, Federal Court, and Federal Court of Appeal.

Priorities

The Secretariat's current efforts to improve internal management are focussed in two key areas. The Secretariat is working to ensure that:

1. enabling strategies are developed and implemented within the Secretariat and across departments to support implementation of priority management initiatives; and
2. internal management practices continue to be improved in response to the Treasury Board of Canada Secretariat Management Accountability Framework (MAF) assessment and workplace surveys.

The following table outlines key related initiatives in each of these areas for the planning period and performance measures for 2007–08.

3. Strengthening internal management	
Commitment: Corporate enabling strategies are developed and implemented within the Secretariat and across departments, consistent with the renewed role of the Treasury Board	
Subcommitment	Performance Measures for 2007–08
Internal and interdepartmental engagement strategies are developed and implemented to support the government's management agenda	<p>An action plan is developed and implemented within the Secretariat, focussed on key management initiatives and on new approaches to working with the Treasury Board, other departments, and central agencies</p> <p>Learning strategies are developed and implemented in support of the action plan</p> <p>Results of the action plan are communicated and outreach plans are developed to support the engagement strategy</p>
Treasury Board operations are strengthened through implementation of new approaches and tools	<p>An updated Treasury Board submission guide is posted on the Secretariat website</p> <p>Internal processes to improve support to the Treasury Board are updated to meet the requirements of a new directive on regulating</p>
The Treasury Board of Canada Secretariat's Sustainable Development Strategy for 2007–09 is implemented	<p>Departmental progress contributes to improved management of and accountability for sustainable development within the Government of Canada</p> <p>The Secretariat contributes to progress on federal priorities related to sustainable development</p> <p>Environmental stewardship of Treasury Board of Canada Secretariat operations is improved</p>
Commitment: Internal management practices continue to be improved in response to the Treasury Board of Canada Secretariat Management Accountability Framework assessment and workplace surveys	
Subcommitment	Performance Measures for 2007–08
Human resources management is improved, with progress on an open and transparent process for staffing, strengthened linkages to Treasury Board of Canada Secretariat business planning, and implementation of a human resources plan	<p>A human resources plan is completed in accordance with the <i>Public Service Modernization Act</i></p> <p>A corporate resourcing and recruitment plan that is aligned with the Secretariat's business requirements is developed, implemented, and integrated within the business planning process</p> <p>The Secretariat's career development programs for key communities are strengthened and expanded</p> <p>Bilingualism continues to be strengthened and public service values promoted in the workplace</p>

3. Strengthening internal management	
Internal stewardship is improved, with continuing emphasis on improving financial reporting and strengthening information management	<p>Significant progress is made in the documentation of key controls to support control-based audit</p> <p>A risk-based audit plan and a risk-based evaluation plan are developed to identify the audits and evaluations that should be undertaken over the planning period</p> <p>A departmental information management policy is developed and a pilot project is completed to support development of information management directives and standards</p>
Continued progress is made in efforts to strengthen governance and strategic direction, including continued integration of strategic, human resources, and business planning; the implementation of a corporate risk profile; and development of a performance measurement framework	<p>Interim directives are developed for the Secretariat based on the <i>Management of Information Technology Policy</i></p> <p>Secretariat strategic planning processes are further refined in accordance with the <i>Management, Resources, and Results Structure (MRRS) Policy</i> and Management Accountability Framework expectations</p> <p>A Secretariat corporate risk profile is used to support senior management discussions and to guide strategic and business planning</p> <p>A Secretariat performance measurement framework is developed in accordance with timelines established for all departments</p>

Financial Resources

(\$ thousands)	2007-08	2008-09	2009-10
Allocated Corporate Strategy and Services	\$54,095.0	\$53,490.0	\$53,464.0

Human Resources FTEs

2007-08	2008-09	2009-10
414	412	412

4. Toronto Waterfront Revitalization Initiative

The Treasury Board of Canada Secretariat's *Report on Plans and Priorities* will not discuss the activities of the Toronto Waterfront Revitalization Initiative, as this initiative was transferred to Environment Canada as part of the machinery of government changes announced on January 4, 2007. Financial resources related to the Toronto Waterfront Revitalization Initiative will be transferred from the Secretariat to Environment Canada through the 2007–08 Supplementary Estimates.

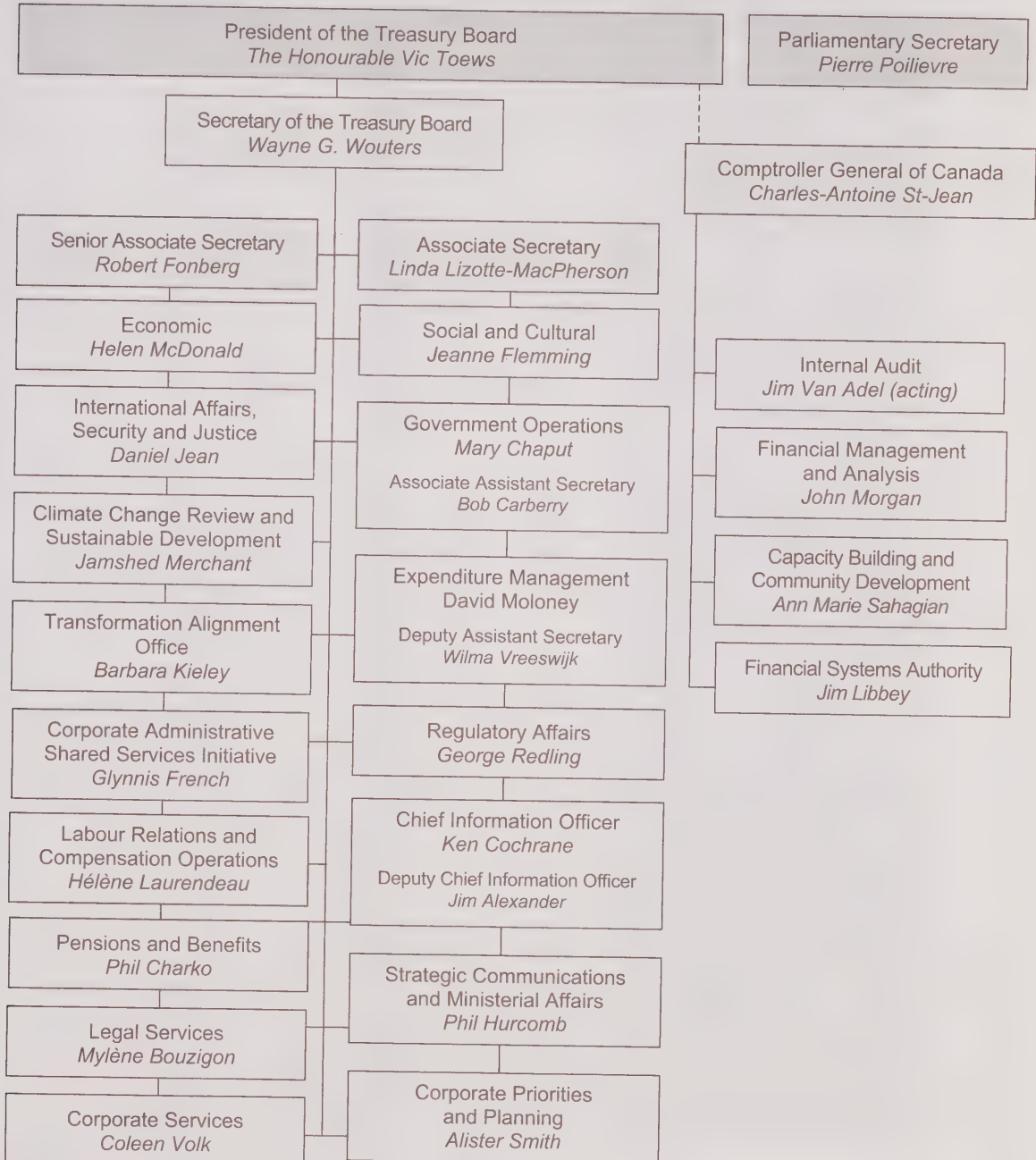
Financial Resources

(\$ thousands)	2007–08	2008–09	2009–10
	\$253,104.1	\$0.0	\$0.0

Section III: Supplementary Information

Organizational Information

Treasury Board of Canada Secretariat Organization



Departmental Links to Government of Canada Outcomes

2007-08									
(\$ thousands)									
Budgetary									
Program Activity	Operating	Contributions and Other Transfer Payments	Gross Budgetary Expenditures	Less: Responsible Revenue	Net Budgetary Expenditures	Total Main Estimates	Adjustments (Planned Spending not in Main Estimates)	Total Planned Spending	
Strategic Outcome: Government is well managed and accountable, and resources are allocated to achieve results									
Management Policy Development and Oversight									
Secretariat Operations	118,878.0	200.0	119,078.0	—	119,078.0	119,078.0	5,822.0	124,900.0	
Expenditure Management and Financial Oversight									
Secretariat Operations	65,178.9	—	65,178.9	—	65,178.9	65,178.9	—	65,178.9	
Centrally Managed Funds	2,722,466.0	520.0	2,722,986.0	(142,200.0)	2,580,786.0	2,580,786.0	1,500.0	2,582,286.0	
Strategic Outcome: Sustainable urban development and infrastructure renewal in the Toronto Waterfront area									
Revitalization of the Toronto Waterfront									
Secretariat Operations	2,294.1	232,810.0	235,104.1	—	235,104.1	235,104.1	—	235,104.1	
Total	2,908,817.0	233,530.0	3,142,347.0	(142,200.0)	3,000,147.0	3,000,147.0	7,322.0	3,007,469.0	

The Treasury Board of Canada Secretariat's Strategic Outcome "Government is well managed and accountable, and resources are allocated to achieve results" contributes to the achievement of the Government of Canada's "Government Affairs" outcome.

The Treasury Board of Canada Secretariat's Strategic Outcome "Sustainable urban development and infrastructure renewal in the Toronto Waterfront area" contributes to the achievement of the Government of Canada's "Strong Economic Growth" outcome.

Table 1: Departmental Planned Spending and Full-time Equivalents

(\$ thousands)	Forecast Spending ¹ 2006-07	Planned Spending ² 2007-08	Planned Spending 2008-09	Planned Spending 2009-10
Management Policy Development and Oversight				
Secretariat Operations ³	125,821.2	119,078.0	117,899.1	117,803.1
Expenditure Management and Financial Oversight				
Secretariat Operations ⁴	48,794.8	65,178.9	52,489.9	52,481.9
Centrally Managed Funds	2,559,020.0	2,722,986.0	2,948,440.0	3,123,140.0
Revitalization of the Toronto Waterfront				
Secretariat Operations ^{5, 6}	—	235,104.1	0.0	0.0
Budgetary Main Estimates (gross)	2,733,636.0	3,142,347.0	3,118,829.0	3,293,425.0
Less: Respendable revenue ⁷	(135,410.0)	(142,200.0)	(149,100.0)	(151,100.0)
Total Main Estimates	2,598,226.0	3,000,147.0	2,969,729.0	3,142,325.0
Adjustments ⁸				
Supplementary Estimates A	502,542.4			
— Veterans Charter pension and benefit program		1,500.0	2,100.0	2,800.0
— Internal Audit Policy		3,097.0		
— Federal Accountability Action Plan (pending approval)		2,725.0	1,997.0	2,001.0
Supplementary Estimates B	111,863.3			
Other				
Treasury Board Vote 15	(508,549.0)			
Employee Benefit Plan (EBP)				
Total Adjustments	105,795.0	7,322.0	4,097.0	4,801.0
Total Planned Spending	2,704,082.7	3,007,469.0	2,973,826.0	3,147,126.0
Total Planned Spending	2,704,082.7	3,007,469.0	2,973,826.0	3,147,126.0
Less: Non-respendable revenue	(10,000.0)	(10,000.0)	(10,000.0)	(10,000.0)
Plus: Cost of services received without charge	13,419.3	18,103.7	19,242.1	20,386.0
Total Departmental Spending	2,707,502.0	3,015,572.7	2,983,068.1	3,157,512.0
Full-time Equivalents	1,359	1,340	1,323	1,322

1. The Program Activity Architecture (PAA) approved for the Treasury Board of Canada Secretariat takes effect in 2007–08. Forecast spending was restated to reflect resource allocation under the new PAA.

2006–07 Main Estimates Crosswalk to New PAA (Excluding Respendable Revenue)				
(\$ thousands)	Management Policy Development and Oversight	Expenditure Management and Financial Oversight	Revitalization of the Toronto Waterfront ¹	Total
Management and Expenditure Performance	90,211.3	42,510.7		132,722.0
Comptrollership	35,609.9	6,284.1		41,894.0
Centrally Managed Funds		2,559,020.0		2,559,020.0
Total	125,821.2	2,607,814.8		2,733,636.0

2. Planned Spending by PAA was redistributed to more appropriately reflect the spending restraint reduction.
3. Includes a portion of Corporate Strategy and Services resources: \$46.4 million in 2006–07, \$34.5 million in 2007–08, \$37.0 million in 2008–09, and \$37.0 million in 2009–10.
4. Includes a portion of Corporate Strategy and Services resources: \$17.4 million in 2006–07, \$18.9 million in 2007–08, \$16.5 million in 2008–09, and \$16.5 million in 2009–10.
5. Includes a portion of Corporate Strategy and Services resources: \$0.6 million in 2007–08.
6. Planned spending includes funding for the Toronto Waterfront Revitalization Initiative. In accordance with the January 4, 2007, changes in ministers' responsibilities, this authority will be transferred from the Secretariat to Environment Canada through the 2007–08 Supplementary Estimates.
7. Respendable Revenue is used to cover the costs incurred by the Secretariat on behalf of other government departments for shared initiatives such as the Public Service Superannuation Account Pension Fund (Vote 1) and Public Service Insurance (Vote 20).
8. 2006–07 Adjustments:
 Supplementary Estimates A adjustments include the following initiatives:
 Vote 1—Expenditure Management Information System (\$7.29 million), Operating Budget Carry Forward (\$7.18 million), Federal Accountability Action Plan (\$2.53 million), Pension Account Litigation (\$1.96 million), Changes to the Public Service Health Care Plan (\$1.38 million), Revised Cost of the New Ministry (\$0.15 million), Expenditure Review Committee Savings (–\$0.88 million), Expenditure Restraint (–\$10.1 million), transfers from and to other departments (\$6.42 million), and transfers to the Grants and Contributions Vote (–\$0.23 million).
 Vote 2—Transfer from Citizenship and Immigration Canada of the Toronto Waterfront Revitalization Initiative (\$86.04 million) and transfers from the Operating Vote (\$0.23 million).
 Vote 10—Expenditure Restraint (–\$10.48 million).
 Vote 15—Compensation adjustments for transfers to departments and agencies for salary adjustments (\$407.994 million).
 Vote 20—Collective Agreements—Public Service Alliance of Canada and Public Service Human Resources Management Agency of Canada Joint Learning Program (\$3.05 million).
 Supplementary Estimates B adjustments include the following initiatives:
 Vote 1—Corporate Administrative Services (\$8.1 million), *Policy on Internal Audit* (\$1.6 million), transfer to Foreign Affairs and International Trade (\$0.34 million), and transfers to the Grants and Contributions Vote (–\$0.02 million).
 Vote 2—Harbourfront Corporation (\$1.0 million) and transfer to Parks Canada (\$0.86 million).
 Vote 10—*Policy on Internal Audit* (\$11.15 million) and Expenditure Restraint (–\$10.48 million).
 Vote 15—Compensation adjustments for transfers to departments and agencies for salary adjustments (\$101.6 million).
 Other—Transfers from Vote 15 to departments (–\$509.6 million less \$1.045 million to Secretariat Vote 1).

The Expenditure Management and Financial Oversight planned expenditures show a decrease in 2008–09 due to the sunset of the two-year funding related to the Expenditure Management Information System (\$7.29 million in 2006–07 Supplementary Estimates and \$11.0 million in 2007–08 Main Estimates). This decrease results in a redistribution of the Corporate Strategy and Services costs and, consequently, a higher proportion of costs allocated to the Management Policy Development and Oversight program activity.

The Centrally Managed Funds show a growth in expenditures over the three-year planning period for Public Service Insurance, representing increases to payments of the employer's share of health income maintenance, life insurance premiums, payments in respect of provincial health insurance plans, and provincial payroll taxes, as well as pensions, benefits, and insurance plans for employees engaged locally (i.e. outside Canada).

In Budget 2006, the government committed to identifying \$1 billion in savings this year and next through a combination of savings from the review of programs. As a result of the review, the government decided to eliminate \$13.5 million over two years from Secretariat Vote 10, Government-wide Initiatives. It also decided not to go ahead with the Federal Regional Presence Initiative, reducing the Secretariat's funding by \$10 million in 2006–07 and future years.

Table 2: Voted and Statutory Items Listed in Main Estimates

(\$ thousands)			
Vote or Statutory Item	Truncated Vote or Statutory Wording	2007-08 Main Estimates	2006-07 Main Estimates
1	Operating Expenditures	165,899	150,649
2	Grants and Contributions	233,010	0
5	Government Contingencies	750,000	750,000
10	Government-wide Initiatives	2,520	13,000
20	Public Service Insurance	1,828,246	1,663,800
(S)	President of the Treasury Board—Salary and Motor Car Allowance	75	73
(S)	Contributions to Employee Benefit Plans	20,377	20,684
(S)	Payments Under the <i>Public Service Pension Adjustment Act</i>	20	20
Total Treasury Board of Canada Secretariat		3,000,147	2,598,226

Table 3: Services Received Without Charge

(\$ thousands)		2007-08
Accommodation provided by Public Works and Government Services Canada		14,692.5
Salary and associated expenditures of legal services provided by the Department of Justice Canada		3,411.2
Total Services Received Without Charge		18,103.7

Table 4: Sources of Respendable and Non-respendable Revenue

Respendable Revenue

(\$ thousands)	Forecast Revenue 2006-07	Planned Revenue 2007-08	Planned Revenue 2008-09	Planned Revenue 2009-10
Management Policy Development and Oversight				
Secretariat Operations ¹	3,210.0	-	-	-
Expenditure Management and Financial Oversight				
Centrally Managed Funds ²	132,200.0	142,200.0	149,100.0	151,100.0
Total Respendable Revenue	135,410.0	142,200.0	149,100.0	151,100.0

1. Respendable revenue is used to cover salaries and operating costs from Public Works and Government Services Canada (Public Service Superannuation) in respect of chargeable costs associated with administering the *Public Service Superannuation Act*. Treasury Board approval to renew the respendable revenue authority will be sought by 2007-08.
2. Respendable revenue is used to cover health care insurance plan costs from revolving funds and from departments and agencies that pay for employee benefit plans from a non-statutory appropriation. The recovery is based on 8 per cent of the total monthly personnel costs. This account is also used to record the pensioners' share of Pensioners' Dental Services Plan (PDSP) contributions.

Non-respendable Revenue

(\$ thousands)	Forecast Revenue 2006-07	Planned Revenue 2007-08	Planned Revenue 2008-09	Planned Revenue 2009-10
Revenue from parking fees ¹	10,000.0	10,000.0	10,000.0	10,000.0
Total Non-respendable Revenue	10,000.0	10,000.0	10,000.0	10,000.0
Total Respendable and Non-respendable Revenue	145,410.0	152,200.0	159,100.0	161,100.0

1. This represents the parking fees collected from public servants in government-owned or -leased facilities. This revenue is deposited directly to the Consolidated Revenue Fund and cannot be used to offset operating expenditures.

Table 5: Resource Requirement by Branch or Sector

2007-08							
(\$ thousands)	Management Policy Development and Oversight	Expenditure Management and Financial Oversight		Revitalization of the Toronto Waterfront	Total Planned Spending		
	Secretariat Operations	Secretariat Operations	Centrally Managed Funds	Secretariat Operations	Secretariat Operations	Centrally Managed Funds	TOTAL
Chief Information Officer Branch	23,356.5	—			23,356.5	—	23,356.5
Labour Relations and Compensation Operations	9,235.3	958.3			10,193.6	—	10,193.6
Pension and Benefits Branch	8,462.8	—	1,829,766.0		8,462.8	1,829,766.0	1,838,228.8
Office of the Comptroller General	28,568.7	4,495.4			33,064.1	—	33,064.1
Expenditure Management Sector	1,342.5	28,652.3	752,520.0		29,994.8	752,520.0	782,514.8
Government Operations Sector	8,893.1	1,569.3			10,462.4	—	10,462.4
Economic Sector	1,577.1	3,681.1			5,258.2	—	5,258.2
International Affairs, Security and Justice Sector	1,569.4	3,661.8			5,231.2	—	5,231.2
Social and Cultural Sector	1,460.5	3,409.2			4,869.7	—	4,869.7
Corporate Priorities and Planning	534.8				534.8	—	534.8
Strategic Communications and Ministerial Affairs	947.3				947.3	—	947.3
Special Initiatives ¹	4,573.8	383.7			4,957.5	—	4,957.5
Toronto Waterfront Revitalization Initiative				234,455.0	234,455.0	—	234,455.0
Branches under Corporate Strategy and Services ²	34,678.2	18,367.8		649.1	53,395.1	—	53,395.1
Total	124,900.0	65,178.9	2,582,286.0	235,104.1	425,183.0	2,582,286.0	3,007,469.0

1. Includes Transformation Alignment Office, Sustainable Development, and funding for the *Federal Accountability Act*.

2. Includes executive offices, Strategic Communications and Ministerial Affairs, Regulatory Affairs Sector, Corporate Priorities and Planning, Legal Services Branch, Corporate Services Branch, and other central costs.

Table 6: User Fees

Name of User Fee	Fee Type	Fee-setting Authority	Reason for Fee Introduction or Amendment	Effective Date of Planned Change	Planned Consultation and Review Process
Fees charged for processing access requests filed under the <i>Access to Information Act</i>	Other products and services (O)	<i>Access to Information Act</i>	N/A	N/A	N/A

The Treasury Board of Canada Secretariat does not charge user fees other than those related to processing access requests filed under the *Access to Information Act*. The Secretariat’s Access to Information and Privacy Office does not plan user fees. Fees charged are based on requestors applying under the *Access to Information Act*. The Act sets out the fee structure.

Table 7: Regulatory Initiatives

The *Federal Accountability Act* provides for regulation-making authority in several areas. In 2007–08, the Secretariat will be developing regulations to achieve the objectives outlined below.

Regulations	Expected Results
1. Set out the administrative measures for complying with the <i>Lobbying Act</i> .	Lobbyist registration requirements are clear and understood
2. Prescribe limitations to the format in which records can be requested under the <i>Access to Information Act</i> .	Increased efficiency and effectiveness in the process for making requests under the <i>Access to Information Act</i>
3. Prescribe criteria for adding institutions to Schedule I of the <i>Access to Information Act</i> .	A streamlined, transparent process for the addition of new institutions to the coverage of the <i>Access to Information Act</i>
<p>4. As per the <i>Financial Administration Act</i>, fix terms that are deemed to be expressly set out in contracts, or classes of contracts, that provide for the payment of any money by Her Majesty or a Crown corporation, including terms:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. prohibiting the payment of contingency fees; b. respecting corruption and collusion in the bidding process for contracts; c. requiring a declaration from bidders on contracts that offences have not been committed under section 121, 124, or 418 of the <i>Criminal Code</i>; and d. respecting the provision of information or records to enable the Auditor General of Canada to enquire into the use of funds provided under funding agreements. 	<p>A bidding and administration process for contracts that respects the government's commitment to fairness, openness, and transparency</p> <p>Provisions in funding agreements that will support the Auditor General of Canada in fulfilling her mandate</p>
5. Prescribe the form, content, and public release of public opinion research contracts and reports.	Increased transparency and rigour in the procurement and management of public opinion research contracts

Table 8: Details on Project Spending

(\$ millions)	Current Estimated Total Cost	Forecast Spending to March 31, 2007	Planned Spending 2007–08	Planned Spending 2008–09	Planned Spending 2009–10	Future Years' Spending Requirement
Expenditure Management and Financial Oversight						
Phase B— Budget Office Systems Renewal (BOSR)	14,942.0	5,075.0	9,867.0	0.0	0.0	0.0

In March 2004, the Treasury Board granted effective project approval for the implementation of the Expenditure Management Information System (EMIS) project. A scheduled internal audit in late 2004 found a number of project-related deficiencies. In response to this audit, all project activities were suspended and subsequently redefined through the development of the new Governance Structure, Strategic Plan, Project Charter, and Business Case.

The new Strategic Plan divides work into four distinct phases:

- A. Conceptual Architecture and Design;
- B. Budget Office Systems Renewal (BOSR);
- C. Results Information Integration (RII); and
- D. Actual Expenditures Information Integration (AEII).

Phase A, Conceptual Architecture and Design, was completed in early 2006.

Phase B, Budget Office Systems Renewal (BOSR), focusses on the replacement of existing at-risk budget office functionality with a single integrated solution. As a result of this integration, internal Secretariat business processes will also be streamlined and rationalized.

Preliminary project approval for phases C and D will be requested upon completion of Phase B.

Table 9: Sustainable Development Strategy

The Treasury Board of Canada Secretariat (Secretariat) Sustainable Development Strategy (SDS) for 2007–09 is built on ways to support greater accountability to Canadians in both the short and long terms.

The following table outlines the Secretariat's commitments to implementing its sustainable development strategy for 2007–09. While some of these commitments will be met within 2007–08, most will require a longer term approach to ensure appropriate engagement and effective implementation. The Treasury Board of Canada Secretariat's 2007–09 SDS may be found at http://www.tbs-sct.gc.ca/report/orp/2006/sds_e.asp.

Federal SD Goal	Performance Measure from Current SDS	Expected Departmental SDS Results for 2007–08
Departmental SDS Goal 1: Contribute to improved management of and accountability for sustainable development within the Government of Canada		
Strengthen federal governance and decision making to support sustainable development (SD)	Improved guidance on SD for RPPs/DPRs, increased linkages to federal SD goals in reporting, and improved SD reporting from a whole-of-government perspective are provided <i>By 2008</i>	Engage Environment Canada (EC) to establish reporting priorities, to identify ways to improve guidance, and to provide guidance on reporting on horizontal initiatives and reporting from a Government of Canada (GC) perspective
	Guidance material for policy writing includes SD as a consideration in the Policy Suite Renewal Initiative <i>By March 2007</i>	Include SD in the Secretariat's and PSHRMAC's <i>Policy Development Challenge Questions</i>
	Revised guidance materials for submissions are developed <i>By December 2007</i>	Produce revised guides, tools, and approaches for assessing these
	Learning opportunities about managing SD for the Secretariat are offered <i>By December 2008</i>	Support the Canada School of Public Service (CSPS) government-wide SD training course and explore other opportunities
	EC is supported by the Secretariat, where appropriate, in leading efforts to improve management tools <i>By 2008</i>	Support EC, as appropriate, in addressing management issues raised in the 2006 Report of the Commissioner of the Environment and Sustainable Development

Federal SD Goal	Performance Measure from Current SDS	Expected Departmental SDS Results for 2007–08
	PWGSC is supported, where appropriate, in leading and improving management of greening of government operations (GGO) for the GC through the development of management tools <i>By 2008</i>	Support PWGSC in updating the GGO performance management framework and the performance management desktop
Departmental SDS Goal 2: Make progress on federal priorities related to sustainable development		
Reduce greenhouse gas (GHG) emissions	Improved learning opportunities through workshops, sessions, and symposia <i>Ongoing</i>	Hold the annual Federal Fleet Workshop
Communities enjoy a prosperous economy, a vibrant and equitable society, and a healthy environment for current and future generations	<p>The administration of the Federal Contaminated Sites Action Plan (FCSAP) program is monitored <i>Ongoing</i></p> <p>The Federal Contaminated Sites Inventory (FCSI) is maintained based on data provided and certified by custodians <i>Ongoing</i></p> <p>FCSAP reports and plans are prepared annually and a formative program evaluation is conducted, with EC <i>Ongoing</i></p> <p>The Federal Contaminated Sites web portal is launched <i>By March 2007</i></p>	<p>Maintain the FCSI and supporting guidance documents on an ongoing basis</p> <p>Perform annual certification of FCSI data completeness and accuracy</p> <p>Review departmental expenditure proposals</p> <p>As requested by EC, analyze annual custodian expenditure and performance data and draft the annual report for the FCSAP program</p> <p>Participate in planning and conducting the FCSAP formative evaluation</p> <p>With EC, implement Federal Contaminated Sites web portal design</p>
Departmental SDS Goal 3: Improve environmental stewardship of Treasury Board of Canada Secretariat operations		
Reduce GHG emissions GGO: Tenant departments will work with their facilities provider to establish meaningful targets towards the reduction of GHG emissions	The percentage reduction in GHG emissions is reported annually (based on 2005–06 utility figures for L'Esplanade Laurier) <i>By 2007–09</i>	Document the baseline, assess opportunities for energy savings, develop a strategy with stakeholders, and implement the strategy

Federal SD Goal	Performance Measure from Current SDS	Expected Departmental SDS Results for 2007–08
<p>Reduce GHG emissions</p> <p>GGO: Reduce, by 15 per cent from 2005 calendar-year levels, GHG emissions per vehicle kilometre from the departmental fleet by 2010</p> <p>GGO: All gasoline purchased for federal road vehicles will be ethanol blended, where available</p> <p>GGO: Reduce, by 15 per cent from 2002–03 levels, GHG emissions per vehicle kilometre from the departmental fleet</p>	<p>Annual average GHG emissions per vehicle kilometre (based on 2005 fleet composition baseline) <i>By 2009</i></p> <p>Percentage of gasoline purchased for federal road vehicles that is ethanol blended (based on 2005–06 baseline) <i>By 2007</i></p> <p>One hundred per cent of drivers are given green driver training (based on 2005–06 baseline) <i>By December 2007</i></p>	<p>Document the baseline and advise the fleet manager; monitor the fleet composition yearly, document the baseline, and provide information for drivers; monitor purchases; and schedule training opportunities</p>
<p>Communities enjoy a prosperous economy, a vibrant and equitable society, and a healthy environment for current and future generations</p> <p>GGO: other opportunities: green stewardship</p>	<p>Green Citizenship Network (GCN) membership is increase by 25 per cent</p> <p>Environmental initiatives are implemented and associated environmental outcomes identified <i>By 2009</i></p>	<p>Document the baseline and evaluate opportunities, and develop and implement a strategy with the GCN</p>
<p>Strengthen federal governance and decision making to support SD</p>	<p>Corporate Services Branch undergoes a successful internal Environmental Management System (EMS) audit <i>By September 2009</i></p>	<p>Produce a first draft of the EMS blueprint, set up a committee, evaluate opportunities, and develop and implement the EMS</p>
<p>GGO: One hundred per cent of materiel managers and procurement personnel take green procurement training</p>	<p>The Secretariat reports annually on the percentage of its materiel managers, procurement staff, and acquisition card holders trained</p> <p>One hundred per cent of materiel managers and procurement staff are trained <i>By 2008</i></p> <p>Sixty per cent of acquisition card holders are trained in green procurement <i>By 2009</i></p>	<p>Document the baseline, develop a green procurement e-learning course with the CSPA, ensure materiel managers and procurement staff complete the new e-learning course, and ensure that acquisition card holders complete the new course</p>

Federal SD Goal*	Performance Measure from Current SDS	Expected Departmental SDS Results for 2007–08
GGO: Set a minimum of three procurement targets over three years	<p>The Secretariat reports annually on the number of contracts issued, quantities purchased, and dollar value of contracts, and identifies environmental outcomes (including total furniture purchases) <i>By 2009</i></p> <p>The Secretariat reports on the pilot program (information technology and management savings, client satisfaction) <i>By 2008</i></p>	Document the baselines, assess opportunities and acquisition processes, develop strategies, implement and assess a green procurement tracking measure, develop a pilot program with TriNet, and implement and assess the pilot program
GGO: other opportunities: waste management	<p>The Secretariat reports on the percentage of waste diversion from landfill (based on the waste audit baseline of 2004 for L'Esplanade Laurier) <i>By 2007</i></p> <p>A composting program that meets PWGSC guidelines is in place <i>By 2007</i></p>	<p>Document the baseline, assess recycling opportunities, and develop a strategy with PWGSC; implement a recycling system</p> <p>Document the baseline, assess composting opportunities, and develop a strategy with PWGSC; implement a composting system</p>

Note: Since SD strategies are established on a calendar-year rather than a fiscal-year basis, the work undertaken in the last quarters of 2006–07 is included, as it lays the foundation for the work of 2007–08.

* Includes Greening of Government Operations.

Table 10: Internal Audits and Evaluations

To comply with the Treasury Board *Policy on Internal Audit*, the Secretariat is undertaking significant efforts to strengthen internal audit capacity and delivery processes. Specifically, the Secretariat has developed a comprehensive three-year plan to implement the structure and activities required in the Policy. The Secretariat will continue to build this capacity to ensure that it has a sufficient, competent, professional internal audit function in place.

Internal audits will be undertaken as required under the three-year Risk-based Audit Plan being developed, which is to be approved by the Internal Audit and Evaluation Committee in early 2007–08.

Development of the Risk-based Evaluation Plan, which will identify evaluations to be undertaken in 2007–08, 2008–09, and 2009–10, is planned for 2007–08.

The nature of the audits and evaluations to be undertaken will be reported in the Secretariat's 2008–09 report on plans and priorities.

1. Name of Internal Audit / Evaluation	2. Audit/ Evaluation Type	3. Status	4. Expected Completion Date	5. Electronic Link to Report
Audit of Management Reserve	Assurance	In Progress	September 2007	N/A

Section IV: Office of the Comptroller General

In 2004, the Office of the Comptroller General (OCG) was established as a distinct organization within the Secretariat. The OCG is focussed on strengthening financial management and internal audit across the federal government through a wide range of activities to improve the quality of financial information, oversight, systems, and reporting; attract and retain a professional cadre of financial management and internal audit personnel; oversee government spending; provide leadership across the public service to the financial management and internal audit communities; and ensure financial management and internal audit policies are set and observed.

The OCG's activities are centred around the following four areas.

Strengthening financial management

The Financial Management and Analysis Sector plays a lead role in supporting the OCG's commitment to strengthen financial management, oversight, and reporting within the Government of Canada. The Sector continues to lead efforts to ensure availability of appropriate frameworks, policies, and guidance on financial management across the federal public service and also ensure the use of appropriate accounting standards for timely, complete, and accurate financial reporting across government. To this end, the Sector continues its efforts to strengthen the financial management policy suite and improve financial operations, practices, and reporting across government to support better decision making.

The Sector's core ongoing activities related to strengthening financial management include:

- ▶ developing and maintaining financial management and accounting frameworks, policies, directives, standards, and guides;
- ▶ providing professional leadership, advice, and support to others, including departments, senior officials, ministers, and Parliament, in all areas of financial management and accounting;
- ▶ supporting the development of professional accounting standards;
- ▶ monitoring and providing support on major litigation and contingent liabilities;
- ▶ monitoring departmental financial activity and reporting for compliance with legislative authorities and policies;
- ▶ reviewing and providing advice and sign-off, as required, on new initiatives, including spending and charging;
- ▶ managing the preparation and maintenance of the Public Accounts of Canada and the government's financial statements;

- ▶ analyzing and reporting government-wide financial results on a regular basis; and
- ▶ developing and maintaining the Chart of Accounts for government as a whole.

Strengthening internal audit

The Internal Audit Sector provides primary support to the Comptroller General in strengthening the internal audit function, thereby contributing to public-sector accountability, risk management, and internal control within departments and agencies and across government. The Sector's mandate is centred on implementation of the Treasury Board's *Policy on Internal Audit*. This Policy, approved in October 2005, bolsters and redefines the delivery model for the internal audit function, principally by featuring greater independence and professionalism, as well as clarity of related responsibilities between deputy heads and the Comptroller General. Implementation of the *Policy on Internal Audit* is a component of the Federal Accountability Action Plan and will support deputy heads in addressing their role as accounting officers.

The Sector's core ongoing activities include:

- ▶ providing policy and functional leadership, guidance, standards, and enablers;
- ▶ monitoring and assessing implementation of the *Policy on Internal Audit*;
- ▶ performing professional practice inspections;
- ▶ coordinating, accumulating, and analyzing audit intelligence and holistic assurance reporting across government;
- ▶ performing regular liaison with departments and agencies;
- ▶ maintaining frameworks for risk analyses;
- ▶ attending established audit committee meetings and providing guidance and tools;
- ▶ maintaining a functional reporting relationship with chief audit executives;
- ▶ developing government-wide risk profiles, customized to large and small departments and agencies;
- ▶ providing forensic and informatics audit advice, assistance, and interventions; and
- ▶ providing secretariat support to the Audit Committee for small departments and agencies.

Capacity building and community development for the financial management and internal audit communities

As part of the Comptroller General's efforts to strengthen internal audit and financial management across the federal government, the Capacity Building and Community Development Sector has been mandated to lead the development and implementation of government-wide capacity building, community development, and transformation strategies, programs, and tools for the financial management and internal audit communities.

The Sector's ongoing activities are mainly externally focussed in support of developing financial management and internal audit capacities and include:

- ▶ leading government-wide and external initiatives respecting recruitment, professional development programs, guidance and support, tools, and information for the financial management and internal audit communities; and
- ▶ playing a lead role in supporting departments in the implementation of the Directive on Departmental Audit Committees.

Strengthening financial systems

The Financial Systems Authority supports robust financial management by ensuring that the Government of Canada has effective and efficient business processes and financial systems and quality financial information.

The Directorate's core ongoing activities include:

- ▶ facilitating quality financial information by enhancing definitions and standards for key financial data and information requirements;
- ▶ promoting efficient and standardized business processes; and
- ▶ planning and facilitating the evolution and deployment of effective business systems.

Priorities

The following table outlines where the Office of the Comptroller General takes a lead or co-lead role in supporting the Secretariat's key priority commitments and initiatives in efforts to strengthen governance, accountability, and management practices.

1. Strengthening governance, accountability, and management practices	
Commitment: Trust and confidence in government is enhanced through the implementation of the <i>Federal Accountability Act</i> and through improved reporting to Parliament	
Subcommitment	Performance Measures for 2007–08
Reporting to Parliament is improved	The form, content, and timeliness of the Public Accounts of Canada continue to be improved
Commitment: Responsibilities of deputy heads are clarified in accordance with the Federal Accountability Action Plan—streamlining rules while strengthening accountability and efficiency—through the renewal of the Treasury Board policy suite	
Subcommitment	Performance Measures for 2007–08
Renewed policies are developed and implementation plans put in place in response to Federal Accountability Action Plan reviews of three key policy areas—grants and contributions, procurement, and financial management	Treasury Board approval of revised financial management policies is sought, in response to the recommendations of the Senior Committee on the Review of the Financial Management Framework
Commitment: Financial management and auditing policies, practices, and capacity across the Government of Canada are strengthened	
Subcommitment	Performance Measures for 2007–08
Leadership is provided in improving departmental financial management practices in support of renewed policies	<p>Directives, standards, and other guidance are developed and issued and implementation of policy changes is commenced in the areas of grants and contributions and financial management</p> <p>Implementation of a comprehensive multi-year human resources strategy for the financial management and internal audit communities is under way through the development of methodologies and tools in support of enhanced professional capacity and community-based approaches</p>

1. Strengthening governance, accountability, and management practices

Internal audit plans, operations, and practices across government are enhanced

The Directive on Departmental Audit Committees is supported through leadership on the recruitment, qualification, selection, placement, and ongoing development of external members for departmental audit committees

A program of horizontal audits of small and large departments and agencies is planned and initiated

Technological and other enablers (e.g. an omnibus contracting arrangement) to leverage the internal audit resource base across government are developed

A performance measurement and assessment strategy for the *Policy on Internal Audit* is developed and implemented

Guidance is developed and issued to audit committees on monitoring and reporting on departmental commitments made in response to reports of the Auditor General of Canada

2. Strengthening results-based expenditure management and financial oversight

Commitment: Better information and advice is provided to Cabinet and the Treasury Board on new and existing programs to support decision making on resource allocation

Subcommitment

Performance Measures for 2007–08

Advice to the Treasury Board on resource allocation is strengthened using improved financial and expenditure information, as well as audit and evaluation information

Progressive implementation of an enhanced sign-off role in departments and the Office of the Comptroller General is commenced

Commitment: Capacity is strengthened to provide clear and timely information on expenditures to support oversight and reporting

Subcommitment

Performance Measures for 2007–08

More detailed and reliable information is provided to parliamentarians and the public on government spending

Standards are developed for departmental financial analysis and internal and external results

Tools, training, and guidance to support enhanced departmental financial analysis and reporting are developed and under way

Commitment: Results-based management is strengthened and information on programs and spending is improved

Subcommitment

Performance Measures for 2007–08

Treasury Board of Canada Secretariat capacity to collect and analyze audit and evaluation information to support decision making is strengthened

Internal audit reporting requirements, strategies, and mechanisms are defined

1. Renforcement des pratiques de gouvernance, de responsabilisation et de gestion	
2. Renforcement de la gestion des dépenses axée sur les résultats et de la surveillance financière	
Engagement : Meilleure information et meilleurs conseils au Cabinet et au Conseil du Trésor à propos des programmes nouveaux et existants afin d'appuyer la prise des décisions sur l'affectation des ressources	
Sous-engagement	Mesures du rendement pour 2007-2008
Renforcement des avis au Conseil du Trésor sur la répartition des ressources en améliorant les renseignements sur les finances et les dépenses ainsi que les données de vérification et d'évaluation	Début du renforcement progressif du rôle d'approbation dans les ministères et au Bureau du contrôleur général
Engagement : Renforcement de la capacité de fournir en temps opportun des renseignements clairs au sujet des dépenses à l'appui de la surveillance et de la production des rapports	
Sous-engagement	Mesures du rendement pour 2007-2008
Communication aux parlementaires et au public des renseignements plus détaillés et plus fiables sur les dépenses de l'État	Elaboration des normes applicables à l'analyse des finances des ministères ainsi qu'aux résultats internes et externes Elaboration des outils, des programmes de formation et des directives afin d'améliorer les analyses et les rapports financiers des ministères
Engagement : Renforcement de la gestion axée sur les résultats et amélioration de l'information sur les programmes et les dépenses	
Sous-engagement	Mesures du rendement pour 2007-2008
Renforcement de la capacité du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada à recueillir et à analyser des données de vérification et à évaluer à l'appui de la prise des décisions	Définition des exigences, des stratégies et des mécanismes liés aux rapports de vérification interne

Priorités

Le tableau suivant montre le soutien apporté par le Bureau du contrôleur général, à titre de chef de file ou de co-chef de file, aux engagements et initiatives prioritaires du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada visant à renforcer les pratiques de gouvernance, de responsabilité et de gestion.

1. Renforcement des pratiques de gouvernance, de responsabilité et de gestion	
Engagement : Renforcement de la confiance envers le gouvernement grâce à la mise en œuvre de la Loi fédérale sur la responsabilité ainsi qu'à l'amélioration des rapports au Parlement	Sous-engagement
	Mesures du rendement pour 2007-2008 Amélioration des rapports au Parlement du contenu et de l'échéancier des Comptes publics du Canada
Engagement : Clarification des responsabilités des administrateurs généraux conformément au Plan d'action sur la responsabilité fédérale, en simplifiant les règles tout en renforçant la responsabilité et l'efficacité, grâce au renouvellement des politiques du Conseil du Trésor	Sous-engagement
	Mesures du rendement pour 2007-2008 Révision des politiques et élaboration des plans de mise en œuvre dans le cadre de l'examen de trois domaines stratégiques clés – subventions et contributions, approvisionnements et gestion financière – aux termes du Plan d'action sur la responsabilité fédérale
Engagement : Renforcement de la capacité, des pratiques et des politiques de gestion financière et de vérification dans l'ensemble du gouvernement du Canada	Sous-engagement
	Mesures du rendement pour 2007-2008 Leadership en vue d'améliorer les pratiques ministérielles de gestion financière à l'appui des politiques révisées Élaboration et diffusion de directives, de normes et d'autres documents d'orientation et début de la mise en œuvre de modifications apportées aux politiques dans les domaines des subventions et des contributions et de la gestion financière Mise en œuvre d'une stratégie intégrale pluriannuelle des ressources humaines pour les collectivités de la gestion financière et de la vérification interne, y compris la conception de méthodes et d'outils pour appuyer le renforcement des capacités professionnelles et l'adoption d'approches axées sur ces collectivités Appui à la Directive sur les comités ministériels de vérification en dirigeant le recrutement, la qualification, la sélection, le placement et le perfectionnement continu des membres externes des comités ministériels de vérification Planification et lancement d'un programme de vérifications horizontales pour les ministères et les organismes de petite et de grande taille

- Fournir des services de secrétariat au comité de vérification pour les petits ministères et organismes.

Renforcement des capacités et perfectionnement des collectivités de la gestion financière et de la vérification interne

Dans le cadre des efforts déployés par le contrôleur général du Canada pour renforcer la vérification interne et la gestion financière dans toute l'administration fédérale, le Secteur du renforcement de la capacité et du perfectionnement de la collectivité a été chargé de diriger l'élaboration et l'application des stratégies, des programmes et des outils pangouvernementaux de renforcement des capacités, de perfectionnement des collectivités et de transformation pour les collectivités de la gestion financière et de la vérification interne. Les activités permanentes du Secteur sont surtout externes et visent à appuyer le renforcement des capacités de gestion financière et de vérification interne.

Le Secteur doit notamment :

- diriger les initiatives de recrutement, à l'échelle du gouvernement et à l'externe, ainsi que les programmes, les services d'orientation et de soutien, les outils et l'information en matière de perfectionnement professionnel pour les collectivités de la GF et de la VI;
- jouer un rôle de chef de file en aidant les ministères à mettre en œuvre la Directive sur les comités ministériels de vérification.

Renforcement des systèmes financiers

L'Autorisation des systèmes financiers appuie une gestion financière énergique en veillant à ce que le gouvernement du Canada dispose de processus opérationnels et de systèmes financiers efficaces et efficaces ainsi que de renseignements financiers de qualité.

La Direction doit notamment :

- promouvoir des renseignements financiers de qualité en améliorant les définitions, les normes et les exigences applicables aux données financières clés;
- promouvoir des procédés opérationnels efficaces et normalisés;
- planifier et faciliter l'évolution et la mise en place de systèmes opérationnels efficaces.

Renforcement de la vérification interne

- gérer la préparation et la mise à jour des *Comptes publics* et des états financiers du gouvernement;
- analyser et communiquer les résultats financiers pangouvernementaux à intervalles périodiques;
- élaborer et tenir à jour le plan comptable pangouvernemental.

Le Secteur de la vérification interne est la principale entité qui aide le contrôleur général à renforcer la fonction de vérification interne, contribuant ainsi à la responsabilisation du secteur public, à la gestion des risques et au contrôle interne au sein des ministères et organismes et à l'échelle du gouvernement. Le mandat du Secteur est axé sur la mise en œuvre de la Politique du Conseil du Trésor en matière de vérification interne. Cette politique, approuvée en octobre 2005, soutient et redéfinit le modèle de prestation relative à la fonction de vérification interne, principalement en favorisant une plus grande indépendance et un plus grand professionnalisme, et en clarifiant la répartition des responsabilités connexes entre les administrateurs généraux et le contrôleur général. La mise en œuvre de la Politique de vérification interne, un des volets du *Plan d'action sur l'imputabilité fédérale*, aidera les administrateurs généraux à assumer leur rôle d'agents comptables.

Le Secteur doit notamment :

- fournir un leadership, des directives, des normes et des catalyseurs stratégiques et fonctionnels;
- surveiller et évaluer la mise en œuvre de la Politique de vérification interne;
- mener des inspections professionnelles des pratiques;
- coordonner, regrouper et analyser les données de vérification et les rapports d'assurance globaux à l'échelle de l'administration fédérale;
- assurer une liaison régulière avec les ministères et organismes;
- tenir à jour des cadres d'analyse des risques;
- assister aux réunions des comités de vérification et fournir une orientation et des outils;
- entretenir des relations hiérarchiques fonctionnelles avec les dirigeants principaux de la vérification;
- élaborer les profils de risques pangouvernementaux de manière à ce qu'ils soient adaptés aux grands et aux petits ministères et organismes;
- fournir aide et conseils en vérification judiciaire et informatique et intervenir au besoin;

Section IV – Bureau du contrôleur général

Établi à titre d'organisme distinct du Secrétariat en 2004, le Bureau du contrôleur général (BCG) s'emploie à renforcer la gestion financière et la vérification interne dans toute l'administration fédérale au moyen d'un large éventail d'activités visant à : améliorer la qualité de l'information, de la surveillance, des systèmes et des rapports financiers; attirer et retenir un personnel professionnel de gestion financière et de vérification interne; superviser les dépenses du gouvernement; faire fonction de chef de file dans l'ensemble de la fonction publique auprès des collectivités de la gestion financière et de la vérification interne; veiller à ce que des normes de gestion financière et de vérification interne soient établies et respectées.

Les activités du BCG visent quatre grands objectifs :

Renforcement de la gestion financière

Le Secteur de la gestion financière et de l'analyse joue un rôle de chef de file afin d'appuyer l'engagement du BCG à renforcer la gestion, la surveillance et les rapports financiers au gouvernement du Canada. Il continue de diriger les efforts pour s'assurer que la fonction publique fédérale dispose de cadres, de politiques et de directives appropriées sur la gestion financière et qu'elle utilise des normes comptables reconnues pour produire des rapports financiers complets et exacts en temps opportun. Pour ce faire, le Secteur poursuit ses efforts afin de renforcer l'ensemble de politiques en matière de gestion financière et d'améliorer les opérations, les pratiques et les rapports financiers gouvernementaux à l'appui d'un meilleur processus décisionnel.

Pour renforcer la gestion financière, le Secteur doit notamment :

- ▶ élaborer et tenir à jour des cadres, des politiques, des directives, des normes et des guides de gestion financière et de comptabilité;
- ▶ offrir un leadership, des conseils et un soutien professionnels en gestion financière et en comptabilité à des ministères, des cadres supérieurs, des ministères, des parlementaires et d'autres parties;
- ▶ appuyer l'élaboration de normes comptables professionnelles;
- ▶ assurer une surveillance et un soutien pour les principaux litiges en cours et les passifs éventuels;
- ▶ surveiller les activités financières des ministères et présenter des rapports en conformité avec les autorisations légales et les politiques;
- ▶ examiner et approuver, au besoin, les nouvelles initiatives, y compris les dépenses et les charges, et donner des conseils connexes;

Tableau 10 : Vérifications et évaluations internes

Pour se conformer à la *Politique sur la vérification interne* du Conseil du Trésor, le Secrétariat s'efforce de renforcer sa capacité et ses processus de vérification interne. Il a élaboré un plan triennal exhaustif pour mettre en place la structure et les activités prescrites dans la Politique. Il continuera de renforcer cette capacité afin de disposer d'une fonction de vérification interne suffisante, compétente et professionnelle.

Des vérifications internes seront entreprises au besoin conformément au plan triennal de vérification axé sur le risque qui est en voie d'élaboration et qui doit être approuvé par le Comité de vérification interne et d'évaluation au début de 2007-2008.

Le plan d'évaluation axé sur le risque qu'il est prévu d'élaborer en 2007-2008 indiquera les évaluations à entreprendre en 2007-2008, 2008-2009 et 2009-2010.

La nature des vérifications et des évaluations à entreprendre sera précisée dans le Rapport sur les plans et les priorités du Secrétariat pour 2008-2009.

1. Nom de la vérification/évaluation interne	2. Type de vérification / d'évaluation	3. État d'avancement	4. Date d'achèvement prévue	5. Lien électronique avec le rapport
Vérification de la réserve	Assurance	En cours	Septembre 2007	S.O.
Vérification de la gestion				

Objectif fédéral de DD*		Mesure du rendement de la SDD		Résultats ministériels prévus de la SDD pour 2007-2008	
EOG : Fixer au moins trois objectifs en matière d'achats écologiques sur trois ans	Le Secréariat présente des rapports annuels sur le nombre de contrats signés, les quantités acquises et la valeur monétaire des contrats et indique les résultats environnementaux (notamment les achats totaux de meubles) <i>D'ici 2009</i> Le Secréariat présente des rapports sur le programme pilote (économies au chapitre de la technologie de l'information et de la gestion, satisfaction de la clientèle) <i>D'ici 2008</i>	Établir des données de référence, évaluer les possibilités et les processus d'acquisition, élaborer des stratégies, mettre en œuvre et évaluer une mesure de suivi des achats écologiques, évaluer les possibilités, élaborer un programme pilote avec TriNet, le mettre en œuvre et l'évaluer	Le Secréariat présente des rapports sur le pourcentage de déchets qui ne sont pas envoyés dans les dépotoirs, en fonction des données de référence de la vérification des déchets qui a été menée en 2004 à L'Esplanade Laurier <i>D'ici 2007</i> Un programme de compostage conforme aux lignes directrices de TPSGC est en place <i>D'ici 2007</i>	Établir les données de référence, évaluer les possibilités de recyclage et mettre en œuvre un système de compostage avec TPSGC et mettre en œuvre un système de compostage	Établir les données de référence, évaluer les possibilités de recyclage et mettre en œuvre un système de compostage avec TPSGC et mettre en œuvre un système de compostage

Nota : Comme les stratégies de DD sont établies en fonction de l'année civile plutôt que de l'année financière, les travaux entrepris au cours des derniers trimestres de 2006-2007 sont inclus, car ils posent les bases pour les travaux de 2007-2008.

* Comprend l'écologisation des opérations gouvernementales

Objectif fédéral de DD		Mesure du rendement de la SDD	Résultats ministériels prévus de la SDD pour 2007-2008
Réduire les émissions de GES	Moyenne annuelle des émissions de GES par voiture-kilomètre, selon les données de référence de la composition du parc automobile pour (2005)	Pourcentage des carburants à l'éthanol achetés pour les véhicules routiers fédéraux, selon les données de référence pour (2005-2006)	Établir des données de référence et donner des conseils au gestionnaire du parc automobile, vérifier chaque année la composition du parc automobile et établir des données de référence, fournir des renseignements à l'intention des conducteurs, surveiller les achats et établir le calendrier des occasions de formation
EOG : Réduire de 15 % par rapport aux niveaux de l'année civile 2005 les émissions de GES par voiture-kilomètre du parc automobile ministériel d'ici 2010	EOG : Réduire de 15 % par rapport aux niveaux de 2002-2003 les émissions de GES par voiture-kilomètre du parc automobile ministériel	Tous les conducteurs suivent des cours de conduite écologique, selon les données de référence	Établir les données de référence et évaluer les possibilités, élaborer une stratégie et la mettre en œuvre en collaboration avec le Réseau d'écocivisme
Les collectivités ont une économie prospère, une société dynamique et équitable et un environnement salubre pour les générations actuelles et futures	EOG : Autres possibilités : gérance écologique	Le nombre de membres du Réseau d'écocivisme augmente de 25 %	Rédiger une première ébauche du plan directeur du SGE, mettre sur pied un comité, évaluer les possibilités, mettre au point le SGE et assurer sa mise en œuvre
Renforcer la gouvernance et le processus décisionnel du gouvernement fédéral en vue d'appuyer le DD	La Direction des services ministériels mène à bon terme une vérification interne du Système de gestion environnementale (SGE)	Des initiatives environnementales sont mises en œuvre et les résultats environnementaux connexes sont recensés	Rédiger une première ébauche du plan directeur du SGE, mettre sur pied un comité, évaluer les possibilités, mettre au point le SGE et assurer sa mise en œuvre
EOG : Tous les gestionnaires du matériel et les employés chargés des achats suivent une formation sur les achats écologiques	EOG : Réduire de 15 % par rapport aux niveaux de 2002-2003 les émissions de GES par voiture-kilomètre du parc automobile ministériel d'ici 2010	Le Secrétariat présente un rapport annuel sur le pourcentage de gestionnaires du matériel, d'employés chargés des achats et ayant reçu la formation	Établir les données de référence, concevoir un cours d'apprentissage en ligne sur les achats écologiques en collaboration avec l'EFPC, s'assurer que les gestionnaires du matériel, les employés chargés des achats et les détenteurs de cartes d'achat suivent une formation
		Tous les gestionnaires du matériel achètent des cartes d'achat écologiques	Établir les données de référence, concevoir un cours d'apprentissage en ligne sur les achats écologiques en collaboration avec l'EFPC, s'assurer que les gestionnaires du matériel, les employés chargés des achats et les détenteurs de cartes d'achat suivent une formation

Objectif fédéral de DD*		Mesure du rendement de la SDD	Résultats ministériels prévus de la SDD pour 2007-2008
Deuxième objectif ministériel de la SDD : Faire progresser les priorités fédérales liées au développement durable		Soutenir TPSGC, s'il y a lieu, afin qu'il dirige et améliore la gestion de l'écologisation des opérations gouvernementales (EOG) du gouvernement grâce à la mise au point d'outils de gestion <i>D'ici 2008</i>	Aider TPSGC à actualiser le cadre de gestion du rendement pour l'EOG et le système de bureau pour la gestion du rendement
	Réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES)	Améliorer les possibilités d'apprentissage grâce à des ateliers, des séances et des symposiums <i>En permanence</i>	Tenir un atelier annuel sur la gestion du parc automobile fédéral
Troisième objectif ministériel de la SDD : Améliorer la gestion environnementale des opérations du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada	Les collectivités ont une économie prospère, une société dynamique et équitable et un environnement salubre pour les générations actuelles et futures	Surveiller l'administration du Plan d'action sur les sites contaminés fédéraux (PASCF) Tenir à jour l'inventaire des sites contaminés fédéraux (ISCF) en fonction des données fournies et certifiées par les ministères ayant la garde de biens immobiliers. <i>En permanence</i> De concert avec EC, rédiger les rapports annuels pour le PASCF et planifier et effectuer une évaluation formative du Plan <i>En permanence</i> Lancer le portail Web sur les sites contaminés fédéraux <i>D'ici mars 2007</i>	Tenir continuellement à jour l'inventaire des sites contaminés fédéraux et les documents d'orientation à l'appui Mettre en place un processus annuel de certification de l'intégrité et de l'exactitude des données de l'ISCF Examiner les dépenses proposées par les ministères À la demande d'EC, analyser les données annuelles sur les dépenses et le rendement soumises par les ministères ayant la garde de biens immobiliers et rédiger le rapport annuel pour le PASCF Participer à la planification et à l'exécution de l'évaluation formative du PASCF En collaboration avec EC, mettre en œuvre la conception du portail Web sur les sites contaminés fédéraux
Réduire les émissions de GES	EOG : Collaboration des ministères et organismes locaux avec le propriétaire des installations pour établir des cibles valables en vue de la réduction des émissions de GES	Le pourcentage de réduction des GES signalé chaque année est fondé sur les chiffres des charges des services publics pour L'Esplanade Laurier (en 2005-2006) <i>D'ici 2007-2009</i>	Établir des données de référence, évaluer les économies d'énergie possibles, élaborer une stratégie avec les intervenants et la mettre en œuvre

Tableau 9 : Stratégie de développement durable

La Stratégie de développement durable du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada (SDD du Secrétariat) pour 2007-2009 s'articule autour de moyens qui visent à accroître la responsabilisation gouvernementale envers les Canadiens tant à court terme qu'à long terme. Le tableau qui suit présente les engagements qu'a pris le Secrétariat en regard de la mise en œuvre de sa stratégie de développement durable pour 2007-2009. Certains de ces engagements pourront être respectés en 2007-2008, mais la plupart nécessiteront une approche à plus long terme, et ce, pour obtenir un engagement approprié de la part des divers intervenants et assurer une mise en œuvre efficace. La Stratégie de développement durable de 2007-2009 du Secrétariat du Conseil du Trésor se trouve à http://www.ubs-scl.gc.ca/report/orp/2006/sds_f.asp.

Objectif fédéral de DD*		Mesure du rendement de la SDD		Résultats ministériels prévus de la SDD pour 2007-2008		Premier objectif de la SDD : Contribuer à l'amélioration de la gestion et de la responsabilisation en matière de développement durable au gouvernement du Canada	
Renforcer la gouvernance et le processus décisionnel du gouvernement fédéral en vue d'appuyer le développement durable (DD)	Améliorer les directives sur les stratégies de DD pour les RPP/RMR, augmenter les liens avec les objectifs fédéraux en matière de DD dans les rapports et améliorer les rapports sur le DD d'un point de vue pangouvernemental	D'ici 2008		Inclure le DD dans les Questions guidant l'élaboration des politiques du Secrétariat et de l'AGRHFP	Produire des guides révisés et des outils et approches pour les évaluer	Réviser les guides sur la préparation des présentations	D'ici décembre 2007
		D'ici 2008		Dans le cadre de l'initiative de renouvellement de l'ensemble des politiques, faire en sorte que le DD fasse partie des questions dont il faut tenir compte dans les guides de rédaction de politiques			D'ici mars 2007
		D'ici 2008		Améliorer les rapports sur le DD d'un point de vue pangouvernemental			D'ici décembre 2007
		D'ici 2008		Améliorer les rapports sur le DD d'un point de vue pangouvernemental			D'ici décembre 2007
		D'ici 2008		Améliorer les rapports sur le DD d'un point de vue pangouvernemental			D'ici décembre 2007
		D'ici 2008		Améliorer les rapports sur le DD d'un point de vue pangouvernemental			D'ici décembre 2007

Tableau 8 : Renseignements sur les dépenses de projet

Gestion des dépenses et surveillance des finances	Prévisions					
	Coût total des dépenses	prévisions jusqu'au 31 mars 2007	prévisions 2007-2008	prévisions 2008-2009	prévisions 2009-2010	Besoins pour les exercices ultérieurs
(en millions de dollars)	estimatif actuel					
Étape B – Renouvellement des systèmes du bureau du budget (RSBB)	14 942,0	5 075,0	9 867,0	0,0	0,0	0,0

En mars 2004, le Conseil du Trésor a accordé l'approbation définitive du projet de mise en œuvre du Système d'information sur la gestion des dépenses (SIGD). Une vérification interne effectuée à la fin de 2004 a mis au jour un certain nombre de lacunes liées au projet. Par suite de la vérification, toutes les activités du projet ont été suspendues et redéfinies grâce à l'élaboration d'une nouvelle structure de gouvernance, d'un plan stratégique, d'un mandat de projet et d'une analyse de rentabilisation.

Le nouveau plan stratégique répartit les travaux en quatre étapes :

- A – Architecture conceptuelle et conception
- B – Renouvellement des systèmes du bureau du budget (RSSB)
- C – Intégration de l'information sur les résultats (IRR)
- D – Intégration de l'information sur les dépenses réelles (IIDR).

L'étape A (architecture conceptuelle et conception) a été achevée au début de 2006. L'étape B (renouvellement des systèmes du bureau du budget) vise à remplacer la fonctionnalité actuelle du bureau du budget, qui présente des risques, par une solution unique intégrée. L'intégration aura également pour effet de rationaliser les processus opérationnels internes du Secrétariat. On demandera l'approbation préliminaire de projet pour les étapes C et D à la fin de l'étape B.

Tableau 7 : Initiatives de réglementation

La *Loi fédérale sur la responsabilité* autorise la prise de règlements dans plusieurs domaines. Ainsi, en 2007-2008, le Secrétariat élaborera des règlements qui :

Règlement		Résultats prévus	
1. énoncent les mesures administratives à prendre pour se conformer à la <i>Loi sur le lobbying</i> ;	Un système d'enregistrement des lobbyistes clair et bien compris	2. prévoient des restrictions applicables au support sur lequel les documents peuvent être communiqués aux termes de la <i>Loi sur l'accès à l'information</i> ;	Efficience et efficacité accrues du processus de présentation de demandes en vertu de la <i>Loi sur l'accès à l'information</i>
3. établissent des critères relatifs à l'ajout d'institutions à l'annexe 1 de la <i>Loi sur l'accès à l'information</i> ;	Un processus rationalisé et transparent pour l'ajout d'institutions visées par la <i>Loi sur l'accès à l'information</i>	4. conformément à la <i>Loi sur la gestion des finances publiques</i> , fixent les conditions réputées faire partie intégrante, comme si elles y figureraient effectivement, des contrats ou catégories de contrats prévoyant des paiements à effectuer par Sa Majesté ou une société d'Etat, notamment des modalités : a. qui interdisent le versement d'honoraires conditionnels; b. qui concernent la corruption et la collusion au cours du processus d'adjudication de marchés; c. qui exigent des soumissionnaires qu'ils déclarent qu'ils n'ont jamais commis l'une des infractions visées aux articles 121, 124 ou 418 du <i>Code criminel</i> ;	Un processus d'adjudication et d'administration des marchés qui respecte l'engagement qu'a pris le gouvernement d'être équitable, ouvert et transparent
4. d. qui exigent la fourniture de renseignements ou de documents au vérificateur général du Canada en vue de toute enquête sur l'utilisation des fonds versés au titre d'accords de financement;	Dispositions dans les accords de financement qui aideront le vérificateur général du Canada à remplir son mandat	5. prescrivent les modalités relatives à la présentation, au contenu et à la diffusion publique des contrats et des rapports de recherche sur l'opinion publique.	Transparence et rigueur accrues dans l'acquisition et la gestion des contrats de recherche sur l'opinion publique

Tableau 6 : Frais d'utilisation

Nom de l'activité	Type de frais	Pouvoir d'établissement des frais	Raison de l'imposition ou de la modification des frais	Date d'entrée en vigueur du changement prévu	Processus de consultation et d'examen prévu
Traitement des demandes d'accès à l'information présentées en vertu de la Loi sur l'accès à l'information	Autres biens et services (A)	Loi sur l'accès à l'information	S.O.	S.O.	S.O.

Le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada n'impose pas de frais d'utilisation autres que ceux liés au traitement des demandes d'accès à l'information présentées en vertu de la Loi sur l'accès à l'information. Le Bureau de l'accès à l'information et de la protection des renseignements personnels du Secrétariat n'établit pas de prévisions quant aux frais d'utilisation. Les frais exigés sont établis en fonction des demandes soumises en vertu de la Loi sur l'accès à l'information. Le barème des frais figure dans la Loi.

Tableau 5 : Besoins en ressources par direction ou secteur

2007-2008	
(en millions de dollars)	
Elaboration et supervision de la politique de gestion	Revalorisation du secteur riverain de Terrebonne
Activités de gestion	Gestion des dépenses et surveillance financière
Activités du Secrétariat	Administration centrale
Famille gérée par l'administration centrale	Activités du Secrétariat
Activités du Secrétariat	Activités du Secrétariat
Fonds gérés par l'administration centrale	Total des dépenses prévues
Total	

1. Comprend le Bureau de l'harmonisation de la transformation, le développement durable et les fonds nécessaires à la mise en application de la Loi fédérale sur la responsabilité.
2. Comprend les bureaux de la haute direction, les Communications stratégiques et les affaires ministérielles, le Secteur des affaires réglementaires, le Secteur des priorités et de la planification ministérielles, la Direction des services juridiques, la Direction des affaires ministérielles et d'autres coûts centraux.

Direction du dirigeant principal de l'information	23 356,5	-					
Relations de travail et opérations de rémunération	9 235,3	958,3					10 193,6
Direction des pensions et des avantages sociaux	8 462,8	-	1 829 766,0			8 462,8	1 838 228,8
Bureau du contrôleur général	28 568,7	4 495,4				33 064,1	33 064,1
Secteur de la gestion des dépenses	1 342,5	28 652,3	752 520,0			29 994,8	782 514,8
Secteur des opérations gouvernementales	8 893,1	1 569,3				10 462,4	10 462,4
Secteur des programmes économiques	1 577,1	3 681,1				5 258,2	5 258,2
Secteur des affaires internationales, de la sécurité et de la justice	1 569,4	3 661,8				5 231,2	5 231,2
Secteur des programmes sociaux et culturels	1 460,5	3 409,2				4 869,7	4 869,7
Priorités et planification ministérielles	534,8					534,8	534,8
Communications stratégiques et affaires ministérielles	947,3	383,7				947,3	947,3
Initiatives spéciales ¹	4 573,8					4 957,5	4 957,5
Initiative de revitalisation du secteur riverain de Toronto						-	234 455,0
Directions relevant de Stratégie et services ministériels ²	34 678,2	18 367,8				53 395,1	53 395,1
Total	124 900,0	65 178,9	2 582 286,0	235 104,1	425 183,0	2 582 286,0	3 007 469,0

Tableau 4 : Sources de revenus disponibles et non disponibles

Revenus disponibles

(en millions de dollars)				
Prévisions	Revenus	Revenus	Revenus	Revenus
2006-2007	2007-2008	2008-2009	2009-2010	2009-2010
des revenus	prévus	prévus	prévus	prévus

Elaboration et supervision
de la politique de gestion

Activités du Secrétariat¹

Gestion des dépenses et surveillance financière

Fonds gérés par l'administration centrale ²	132 200,0	142 200,0	149 100,0	151 100,0
Total des revenus disponibles	135 410,0	142 200,0	149 100,0	151 100,0

1. Les revenus disponibles servent à couvrir les coûts salariaux et les coûts de fonctionnement imputables à Travaux publics et Services gouvernementaux (Pension de retraite de la fonction publique) au titre de l'application de la Loi sur la pension de la fonction publique. On demandera au Conseil du Trésor d'ici 2007-2008 d'approuver le renouvellement de l'autorisation au titre des revenus disponibles.
2. Les revenus disponibles servent à couvrir le coût des régimes d'assurance-santé à même les fonds renouvelables et auprès des ministères et organismes qui acquittent le coût des régimes d'avantages sociaux des employés au moyen de crédits non législatifs. Le recouvrement correspond à 8 % des coûts mensuels au titre du personnel. Ce compte sert aussi à indiquer la part des pensionnés des cotisations au Régime de soins dentaires pour les pensionnés (RSDP).

Revenus non disponibles

(en millions de dollars)				
Prévisions	Revenus	Revenus	Revenus	Revenus
2006-2007	2007-2008	2008-2009	2009-2010	2009-2010
des revenus	prévus	prévus	prévus	prévus

Revenus tirés des droits de stationnement ¹	10 000,0	10 000,0	10 000,0	10 000,0
Total des revenus non disponibles	10 000,0	10 000,0	10 000,0	10 000,0
Total des revenus disponibles	145 410,0	152 200,0	159 100,0	161 100,0

1. Représente les droits de stationnement perçus auprès des fonctionnaires qui utilisent les installations appartenant au gouvernement ou louées par celui-ci. Les revenus sont versés directement au Trésor et ne peuvent pas servir à compenser les dépenses de fonctionnement.

Tableau 2 : Postes votés et législatifs inscrits dans le Budget principal des dépenses

(en milliers de dollars)		
Poste	2007-2008	2008-2009
voté ou législatif	Budget principal	Budget principal des dépenses

1	Dépenses de fonctionnement	165 899	150 649
2	Subventions et contributions	233 010	0
5	Eventualités du gouvernement	750 000	750 000
10	Initiatives pangouvernementales	2 520	13 000
20	Assurance de la fonction publique	1 828 246	1 663 800
(L)	Traitement et allocation pour automobile du président du Conseil du Trésor	75	73
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	20 377	20 684
(L)	Paiements en vertu de la Loi sur la mise au point des pensions du service public	20	20
Total - Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada			
		3 000 147	2 598 226

Tableau 3 : Services reçus à titre gracieux

(en milliers de dollars)		
2007-2008		
Installations fournies par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	14 692,5	
Traitements et dépenses connexes liés aux services juridiques fournis par le ministère de la Justice du Canada	3 411,2	
Total des services reçus à titre gracieux en 2007-2008	18 103,7	

La baisse des dépenses prévues pour 2008-2009 au titre de l'activité de programme Gestion des dépenses et surveillance financière est attribuable à l'échéance du financement de deux ans lié au Système d'information sur la gestion des dépenses (7,29 millions de dollars en 2006-2007 et 11,0 millions de dollars en 2007-2008). Cette baisse donnera lieu à une redistribution des coûts de Stratégie et services ministériels, qui se traduira par une hausse des sommes affectées à l'activité de programme Elaboration et supervision de la politique de gestion.

Les fonds gérés par l'administration centrale traduisent une augmentation des dépenses au cours des trois années de planification au titre des pensions et des assurances de la fonction publique, qui représente la part des primes d'assurance-maladie, d'assurance-salaire et d'assurance-vie payée par l'employeur, les paiements au titre des régimes d'assurance-maladie et des charges sociales des provinces ainsi que des pensions, des avantages sociaux et des régimes d'assurance pour les employés engagés localement (p. ex., à l'extérieur du Canada).

Dans le budget de 2006, le gouvernement s'est engagé à réaliser des économies de 1 milliard de dollars cette année et l'an prochain grâce à un examen rigoureux des programmes. À la suite de cet examen, le gouvernement a décidé de réduire le crédit 10 (Initiatives pangouvernementales) du Secrétariat de 13,5 millions de dollars sur deux ans. Le gouvernement a également décidé de ne pas amorcer l'Initiative relative à la présence fédérale dans les régions, réduisant ainsi de 10 millions de dollars en 2006-2007 et par la suite les fonds affectés au Secrétariat.

1. L'Architecture des activités de programme (AAP), qui entrera en vigueur en 2007-2008, a été approuvée pour le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada. Les prévisions des dépenses ont été rajustées pour tenir compte de l'affectation des ressources selon la nouvelle AAP.

Tableau de concordance du Budget principal des dépenses de 2006-2007 avec la nouvelle AAP			
Le montant des revenus (millions de dollars)	Le montant des dépenses (millions de dollars)	Le montant des dépenses (millions de dollars)	Le montant des dépenses (millions de dollars)
132 722,0	42 510,7	41 894,0	2 559 020,0
90 211,3	6 284,1	35 609,9	125 812,2
42 510,7	2 607 814,8	2 733 636,0	Total

- 2 Les dépenses prévues en fonction de l'AAP ont été réparties de nouveau afin de mieux tenir compte des restrictions des dépenses.
- 3 Comprend une partie des ressources de Stratégie et services ministériels : 46,4 millions de dollars en 2006-2007, 34,5 millions de dollars en 2007-2008, 37,0 millions de dollars en 2008-2009 et 37,0 millions de dollars en 2009-2010.
- 4 Comprend une partie des ressources de Stratégie et services ministériels : 17,4 millions de dollars en 2006-2007, 18,9 millions de dollars en 2007-2008, 16,5 millions de dollars en 2008-2009 et 16,5 millions de dollars en 2009-2010.
- 5 Comprend une partie des ressources de Stratégie et services ministériels : 0,6 million de dollars en 2007-2008.
- 6 Les dépenses prévues comprennent le financement de l'initiative de revitalisation du secteur riverain de Toronto. À la suite des changements de responsabilités ministérielles qui ont été annoncés le 4 janvier 2007, cette initiative sera transférée du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada à Environnement Canada dans le Budget supplémentaire des dépenses de 2007-2008.
- 7 Les revenus disponibles servent à couvrir les coûts engagés par le Secrétariat pour le compte d'autres ministères fédéraux au titre d'initiatives partagées, comme la caisse de retraite du Compte de pension dans la fonction publique (crédit 1) et l'assurance de la fonction publique (crédit 20).
- 8 Rajustements en 2006-2007 :

Les rajustements du Budget supplémentaire des dépenses A comprennent les initiatives suivantes :

Crédit 1 – Système d'information sur la gestion des dépenses (2,53 millions de dollars), report du budget de fonctionnement (7,18 millions de dollars), Plan d'action sur la responsabilité fédérale (2,53 millions de dollars), litiges relatifs aux comptes de pension (1,96 million de dollars), modifications au Régime de soins de santé de la fonction publique (1,38 million de dollars), coût révisé du nouveau ministère (0,15 million de dollars), économies indiquées par le Comité d'examen des dépenses (-0,88 million de dollars), compression des dépenses (-10,1 millions de dollars), virements entre ministères (6,42 millions de dollars), virements au crédit des subventions et contributions (-0,23 million de dollars).

Crédit 2 – Transfert de Citoyenneté et Immigration Canada de l'initiative de revitalisation du secteur riverain de Toronto (86,04 millions de dollars), virements du crédit pour dépenses de fonctionnement (0,23 million de dollars).

Crédit 10 – Compression des dépenses (-10,48 millions de dollars).

Crédit 15 – Rajustements de la rémunération pour les virements aux ministères et aux organismes pour leur permettre de procéder à des redressements salariaux (407,994 millions de dollars).

Crédit 20 – Conventions collectives – Programme d'apprentissage mixte de l'Alliance de la fonction publique du Canada et de l'Agence de gestion des ressources humaines de la fonction publique du Canada (3,05 millions de dollars).

Les rajustements du Budget supplémentaire des dépenses B comprennent les initiatives suivantes :

Crédit 1 – Services administratifs ministériels (8,1 millions de dollars), Politique sur la vérification interne (1,6 million de dollars), virement à Affaires étrangères et Commerce international (0,34 million de dollars), virements au crédit des subventions et contributions (-0,02 million de dollars).

Crédit 2 – Harbourn Corporation (1,0 million de dollars), virement à Parcs Canada (0,86 million de dollars).

Crédit 10 – Politique sur la vérification interne (11,15 millions de dollars), compression des dépenses (-10,48 millions de dollars).

Crédit 15 – Rajustements de la rémunération pour les virements aux ministères et aux organismes afin de leur permettre de procéder à des redressements salariaux (101,6 millions de dollars).

Autres – Virements du crédit 15 aux ministères (-509,6 millions de dollars moins 1,045 million de dollars au crédit 1 du Secrétariat).

Tableau 1 : Dépenses prévues du ministère
et équivalents temps plein

		(en milliers de dollars)	
2006-2007	Prévisions des dépenses	2007-2008	Dépenses prévues ²
2008-2009	Dépenses prévues	2009-2010	Dépenses prévues

Elaboration et supervision de la politique de gestion

Activités du Secrétariat³

Gestion des dépenses et surveillance

financière

Activités du Secrétariat⁴

Fonds gérés par l'administration centrale

Revitalisation du secteur riverain de Toronto

Activités du Secrétariat^{3,6}

Budget principal des dépenses (brut)

Moins : Revenus disponibles

Total du Budget principal des dépenses

Rajustements⁸

Budget supplémentaire des dépenses A

- Charte des anciens combattants -

Flotante des per

and a large number of other

... l'origine de la dégradation des sols.

- Plan d'action sur la responsabilité

(continued)

Budget supplémentaire des dépenses B

Autres

Crédit 13 du conseil du Trésor

Regime d'avantages sociaux des employes (BASE)

(RASE)

Total des rajustements

Total des dépenses prévues

.....

Total des dépenses prévues

Moins : Revenus non disponibles

Plus : Coût des services reçus à titre gratuit

griechisch

Total des dépenses pour le ministère

Equivalents temps plein

<i>Total des rajustements</i>	105 795,0	7 322,0	4 097,0	4 801,0
Total des dépenses prévues	2 704 082,7	3 007 469,0	2 973 826,0	3 147 126,0
Total des dépenses prévues	2 704 082,7	3 007 469,0	2 973 826,0	3 147 126,0
Moins : Revenus non disponibles	(10 000,0)	(10 000,0)	(10 000,0)	(10 000,0)
Plus : Coût des services reçus à titre gracieux	13 419,3	18 103,7	19 242,1	20 386,0
Total des dépenses pour le ministère	2 707 502,0	3 015 572,7	2 983 068,1	3 157 512,0
Équivalents temps plein	1 359	1 340	1 323	1 322

Liens du ministère aux résultats du gouvernement du Canada

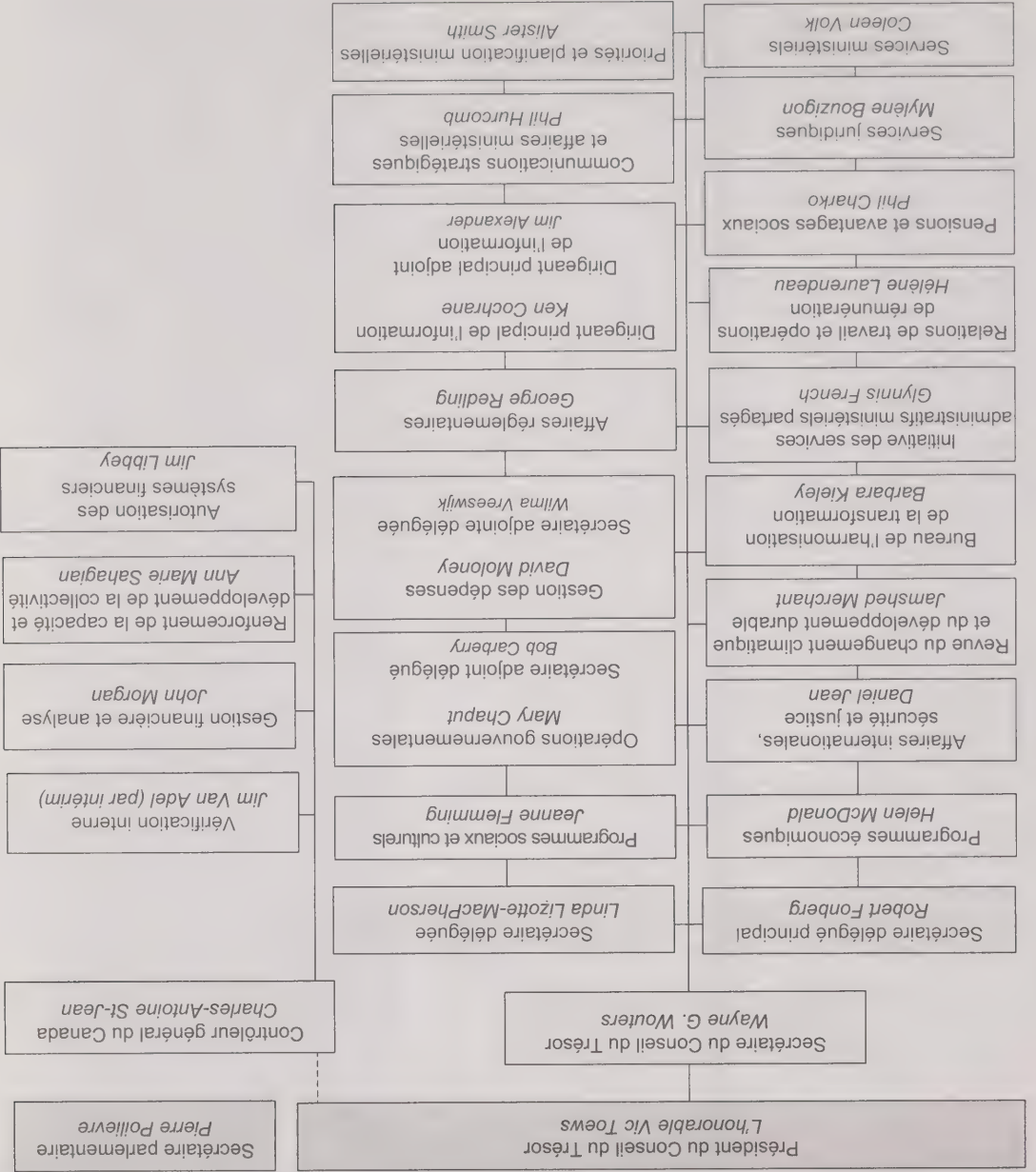
2007-2008									
(en milliers de dollars)		Dépenses budgétaires					Rajustements (Dépenses prévues ne figurant pas dans le Budget principal des dépenses)		
Activité de programme	Dépenses de fonctionnement	Contributions et autres paiements de transfert	Dépenses budgétaires brutes	Moins : Revenus disponibles	Dépenses budgétaires nettes	Total – Budget principal des dépenses		Total des dépenses prévues	
Résultat stratégique : Le gouvernement est bien géré et responsable, et les ressources sont attribuées en vue d'atteindre des résultats									
Elaboration et supervision de la politique de gestion									
Activités du Secrétariat	118 878,0	200,0	119 078,0	-	119 078,0	119 078,0	5 822,0	124 900,0	
Gestion des dépenses et surveillance financière									
Activités du Secrétariat	65 178,9	-	65 178,9	-	65 178,9	65 178,9	-	65 178,9	
Fonds gérés par l'administration centrale	2 722 466,0	520,0	2 722 986,0 (142 200,0)		2 580 786,0	2 580 786,0	1 500,0	2 582 286,0	
Résultat stratégique : Développement urbain durable et renouvellement de l'infrastructure dans le secteur riverain de Toronto									
Revitalisation du secteur riverain de Toronto									
Activités du Secrétariat	2 294,1	232 810,0	235 104,1	-	235 104,1	235 104,1	-	235 104,1	
total	2 908 817,0	233 530,0	3 142 347,0 (142 200,0)		3 000 147,0	3 000 147,0	7 322,0	3 007 469,0	

Le résultat stratégique du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada – Le gouvernement est bien géré et responsable, et les ressources sont attribuées en vue d'atteindre des résultats – contribue à la réalisation du résultat du gouvernement du Canada « Affaires gouvernementales ».

Le résultat stratégique du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada – Développement urbain durable et renouvellement de l'infrastructure dans le secteur riverain de Toronto – contribue à la réalisation du résultat du gouvernement du Canada « Une croissance économique forte ».

Section III – Renseignements supplémentaires

Renseignements organisationnels Organigramme du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada



3. Renforcement de la gestion interne	
Réalisation de progrès constants dans les efforts de renforcement de la gouvernance et de l'orientation stratégique, notamment : intégration continue de la planification stratégique, des ressources humaines et de la planification des activités; élaboration et mise en œuvre d'un profil de risque général et élaboration et mise en œuvre d'un cadre de mesure du rendement	Utilisation du profil de risque du Secréariat pour faciliter les discussions des cadres supérieurs et guider la planification stratégique et opérationnelle Elaboration du Cadre de mesures du rendement du Secréariat conformément aux échéanciers établis pour tous les ministères

Ressources financières		
(en milliers de dollars)		
2007-2008	2008-2009	2009-2010
Affectées au Secteur de la stratégie et des services ministériels	54 095,0	53 490,0
		53 464,0

Ressources humaines (ETP)		
2007-2008	2008-2009	2009-2010
414	412	412

4. Initiative de revitalisation du secteur riverain de Toronto

Dans le Rapport sur les plans et les priorités du Secréariat du Conseil du Trésor du Canada, il ne sera pas question des activités menées dans le cadre de cette initiative étant donné que celle-ci a été confiée à la responsabilité d'Environnement Canada à la suite des modifications à l'appareil gouvernemental qui ont été annoncées le 4 janvier 2007. Les ressources financières liées à cette initiative seront transférées du Secréariat du Conseil du Trésor du Canada à Environnement Canada au moyen du Budget supplémentaire des dépenses de 2007-2008.

Ressources financières			
(en millions de dollars)			
2007-2008	2008-2009	2009-2010	
253 104,1	0,0	0,0	

3. Renforcement de la gestion interne	
<p>Mise en œuvre de la Stratégie de développement durable du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada pour 2007-2009</p> <p>Contribution ministérielle à l'amélioration de la gestion et de la responsabilisation en matière de développement durable au gouvernement du Canada</p> <p>Contribution du Secrétariat à la réalisation de progrès en regard des priorités fédérales en matière de développement durable</p> <p>Amélioration de la gérance environnementale des activités du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada</p>	<p>Engagement : Continuation de l'amélioration des pratiques de gestion interne à la suite de l'évaluation du Cadre de responsabilisation de gestion du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada et des sondages sur la satisfaction à l'égard du milieu de travail</p>
Sous-engagement	Mesures du rendement pour 2007-2008
<p>Amélioration de la gestion des ressources humaines et réalisation de progrès à l'égard d'un processus ouvert et transparent de dotation, du renforcement des liens avec le plan d'activités du Secrétariat du Conseil du Trésor et de la mise en œuvre d'un plan des ressources humaines</p>	<p>Établissement d'un plan de ressources humaines conformément à la Loi sur la modernisation de la fonction publique</p> <p>Elaboration et mise en œuvre d'un plan de renouvellement du personnel et de recrutement correspondant aux exigences opérationnelles du Secrétariat et intégration subéquente du plan au processus de planification des activités</p> <p>Renforcement et extension des programmes de perfectionnement professionnel du Secrétariat à l'intention des principales collectivités</p> <p>Poursuite du renforcement du bilinguisme et promotion des valeurs de la fonction publique dans le milieu de travail</p>
<p>Amélioration de la gérance interne et accent continu sur l'amélioration de la qualité des rapports financiers, ainsi que sur le renforcement de la gestion de l'information</p>	<p>Réalisation de progrès considérables au chapitre de la documentation des principaux mécanismes de contrôle à l'appui d'une vérification axée sur les contrôles</p> <p>Elaboration d'un plan de vérification axée sur les risques et d'un plan d'évaluation axée sur les risques afin de déterminer quelles vérifications et évaluations doivent être réalisées au cours de la période de planification</p> <p>Elaboration d'une politique ministérielle de gestion de l'information et achèvement d'un projet pilote pour appuyer l'élaboration de directives et de normes de gestion de l'information</p>

devant des entités comme la Commission des relations de travail dans la fonction publique du Canada, le Tribunal de la dotation dans la fonction publique, la Cour fédérale et la Cour d'appel fédérale.

Priorités

Les efforts actuels du Secrétariat en vue d'améliorer la gestion interne portent sur deux secteurs clés. Ainsi, le Secrétariat s'efforce de faire en sorte que :

- 1. des stratégies habilitantes soient élaborées et mises en œuvre au sein de son organisation et dans les ministères pour appuyer la mise en œuvre des initiatives prioritaires;
- 2. les pratiques de gestion interne continuent d'être améliorées à la suite de l'évaluation du Cadre de responsabilisation de gestion (CRA) du Secrétariat du Conseil du Canada et des sondages sur la satisfaction à l'égard du milieu de travail.

Le tableau qui suit présente les principales initiatives prévues dans chacun de ces secteurs pour la période de planification ainsi que les mesures du rendement pour 2007-2008.

3. Renforcement de la gestion interne	
Engagement : Élaboration et mise en œuvre de stratégies habilitantes au sein du Secrétariat et dans les ministères à l'appui du rôle renouvelé du Conseil du Trésor	
Sous-engagement	Élaboration et mise en œuvre de stratégies internes et interministérielles à l'appui du programme de gestion du gouvernement
Mesures du rendement pour 2007-2008	Élaboration et mise en œuvre d'un plan d'action au sein du Secrétariat qui porte sur des initiatives de gestion clés et de nouvelles approches de collaboration avec le Conseil du Trésor et les autres ministères et organismes centraux Élaboration et mise en œuvre des stratégies d'apprentissage à l'appui du plan d'action Communication des résultats du plan d'action et élaboration des plans de sensibilisation à l'appui de la stratégie d'engagement
Renforcement des activités du Conseil du Trésor grâce à la mise en œuvre de nouvelles approches et à l'utilisation de nouveaux outils	
Affichage de la version à jour du guide des présentations au Conseil du Trésor sur le site Web du Secrétariat Mise à jour des processus internes pour mieux appuyer les efforts du Conseil du Trésor visant à répondre aux exigences d'une nouvelle directive sur la réglementation	

œuvre du profil de risque de l'organisation et à l'établissement d'un cadre de mesure du rendement conforme à la *Politique sur la structure de gestion, des ressources et des résultats*.

3.2 Communications stratégiques et affaires ministérielles

Les Communications stratégiques et affaires ministérielles fournissent des conseils judiciaires et des services pour chaque sous-sous-activité du Secréariat du Conseil du Trésor du Canada.

Cette sous-activité englobe les services de secrétariat offerts au Conseil du Trésor, ainsi qu'à ses sous-comités et comités spéciaux. Dans le cadre de cette sous-activité, on assure la gestion du programme du Conseil du Trésor et on veille à ce que ses décisions officielles soient dûment consignées et diffusées.

Les Communications stratégiques et affaires ministérielles appuient également le président du Conseil du Trésor et les cadres supérieurs du Secréariat du Conseil du Trésor du Canada en leur fournissant des services de communication efficaces, de conseils en gestion, de plans et de produits. Grâce à ces services, le Conseil du Trésor peut communiquer ses politiques, ses initiatives et ses réalisations au public interne et externe et aux autres ministères au moyen de nombreux supports multimédia, dont le Web.

Les Communications stratégiques et affaires ministérielles favorisent aussi le maintien de relations de travail efficaces entre le Secréariat et d'importants partenaires et intervenants fédéraux en assurant un soutien national aux conseils fédéraux dans les régions et à leurs secrétariats.

3.3 Services ministériels

Les Services ministériels offrent des services et du soutien au Secréariat du Conseil du Trésor du Canada dans les domaines de la gestion des ressources humaines, financières et administratives, de la gestion de l'information et des technologies de l'information ainsi que de la vérification et de l'évaluation et de la sécurité.

3.4 Services juridiques

Les Services juridiques fournissent des conseils spécialisés au Conseil du Trésor en ce qui a trait à ses rôles d'employeur, de conseil de gestion et de bureau du budget et au président, au Secréariat du Conseil du Trésor du Canada ainsi qu'aux autres organisations qui font partie du portefeuille du Conseil du Trésor (Agence de gestion des ressources humaines de la fonction publique du Canada et École de la fonction publique du Canada).

Les avocats des Services juridiques fournissent des conseils stratégiques, du soutien pour les recours en justice, recensent les nouveaux enjeux juridiques et offrent des cours de formation. Les Services juridiques s'occupent en outre de représenter les employés de la fonction publique

3. Stratégie et services ministériels

- paiements effectués directement aux régimes provinciaux d'assurance-maladie ou effectués au titre de ces régimes;
- paiement des impôts provinciaux sur la masse salariale et de la taxe de vente du Québec sur les primes d'assurance;
- coût des régimes de retraite, des avantages sociaux et d'assurance des employés embauchés sur place à l'étranger;
- rembourser à certains employés de leur part de la réduction des cotisations d'assurance-emploi.

L'activité de programme Stratégie et services ministériels comprend des fonctions principales liées au soutien du Conseil du Trésor et à la gestion interne du Secrétaire.

Voici les principaux objectifs de cette activité de programme :

- assurer un soutien intégré au Conseil du Trésor;
- assurer l'application de pratiques efficaces de gouvernance et de responsabilisation au sein du Secrétaire à titre de ministère;
- renforcer et appuyer les relations entre les principaux intervenants;
- assurer une gestion interne efficace et efficiente.

Dans l'Architecture des activités de programme du Secrétaire du Conseil du Trésor du Canada, les quatre sous-activités suivantes sont à la base de cette activité de programme :

1. Priorités et planification ministérielles
2. Communications stratégiques et affaires ministérielles
3. Services ministériels
4. Services juridiques.

3.1 Priorités et planification ministérielles

Cette sous-activité englobe les efforts du Secrétaire afin d'instaurer un programme de gestion cohérent et intégré pour le gouvernement du Canada et de diriger l'élaboration et la mise en œuvre des principales priorités ministérielles. Elle comprend également les efforts déployés par les dirigeants du Secrétaire pour en faire un modèle dans les domaines de la gestion stratégique, de la planification, de l'établissement de rapports et de la gouvernance. Le Secteur des priorités et de la planification ministérielles dirige les processus intégrés de planification opérationnelle et d'établissement des priorités du Secrétaire. Il tentera de tirer profit des progrès réalisés jusqu'à maintenant pour renforcer la gouvernance. Ainsi, il procédera, entre autres choses, à la mise en

(en milliers de dollars)	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Éventualités du gouvernement (Secrétariat, crédit 5)	750 000,0	750 000,0	750 000,0
Initiatives pangouvernementales (Secrétariat, crédit 10)	2 520,0	8 320,0	8 320,0
Rémunération de la fonction publique (Secrétariat, crédit 15)	0	0	0
Régimes de retraite, d'avantages sociaux et d'assurance de la fonction publique (Secrétariat, crédit 20)	1 829 746,0	2 043 100,0	2 216 500,0
Paielements en vertu de la Loi sur la mise au point des pensions du service public (poste législatif)	20,0	20,0	20,0
Total	2 582 286,0	2 801 440,0	2 974 840,0

► **Éventualités du gouvernement (Secrétariat, crédit 5)**

Ce poste englobe des fonds pouvant être utilisés en complément d'autres crédits, de façon que le gouvernement dispose d'une marge de manœuvre afin de composer avec les dépenses imprévues jusqu'à l'obtention des autorisations parlementaires requises, ainsi qu'avec les éventuels coûts additionnels rattachés à la rémunération, notamment les indemnités de départ et les prestations parentales, qui ne sont pas prévus dans le budget des dépenses des ministères.

► **Initiatives pangouvernementales (Secrétariat, crédit 10)**

Ce poste a trait aux fonds utilisés en complément des budgets des autres ministères et organismes pour appuyer la mise en œuvre d'initiatives de gestion stratégique dans la fonction publique.

► **Rémunération de la fonction publique (Secrétariat, crédit 15)**

Ce crédit est utilisé en guise de compensation offerte aux ministères, aux organismes et aux sociétés d'État qui dépendent des crédits parlementaires pour faire face aux répercussions des conventions collectives et des autres rajustements apportés aux conditions d'emploi. Des fonds sont imputés au crédit 15 dans le cadre du Budget supplémentaire des dépenses puis transférés aux ministères et aux organismes.

► **Régimes d'assurance de la fonction publique (Secrétariat, crédit 20)**

Ces fonds servent à appuyer le rôle du Conseil du Trésor à titre d'employeur pour les régimes de pension, d'avantages sociaux et d'assurance de la fonction publique, y compris :
 – versement des cotisations de l'employeur aux régimes d'assurance-maladie, de soutien du revenu et d'assurance-vie;

2. Renforcement de la gestion des dépenses axée sur les résultats et de la surveillance financière

Engagement : Renforcement de la fonction d'évaluation

Sous-engagement		Mesures du rendement pour 2007-2008	
Révision de la Politique sur l'évaluation et élaboration d'un plan de mise en œuvre	Révision de la Politique sur l'évaluation et normes connexes	Préparation et exécution du plan de mise en œuvre	
Elaboration des outils d'évaluation et amélioration des outils existants en vue d'élargir la portée des activités d'évaluation	Établissement de nouvelles normes et lignes directrices en matière d'évaluation pour appuyer le recours à de nouveaux outils d'évaluation et la mise en œuvre d'une nouvelle Politique sur l'évaluation	Application de nouvelles approches d'évaluation pour accroître l'actualité et l'étendue des évaluations en établissant des liens avec les risques associés au programme qui fait l'objet de l'évaluation	
Nouveaux outils et soutien additionnel en vue d'accroître les compétences et les capacités	Établissement d'un processus d'accréditation et concert avec les intervenants et les agents d'exécution	Définition de compétences de base en évaluation, de concert avec les intervenants et les agents d'exécution	
		Établissement d'un programme de perfectionnement à l'intention des évaluateurs du gouvernement	

Ressources financières

(en millions de dollars)			
2007-2008			
2008-2009			
2009-2010			
Activités du Secrétaire ¹	65 178,9	52 489,9	52 481,9
Fonds gérés par l'administration centrale	2 582 286,0	2 801 440,0	2 974 840,0
Total	2 647 464,9	2 853 929,9	3 027 321,9

1. Comprend des fonds transférés de l'activité de programme Stratégie et services ministériels.

Ressources humaines (ETP)

2007-2008			
2008-2009			
2009-2010			

Fonds gérés par l'administration centrale

L'une des responsabilités du Secrétaire du Conseil du Trésor du Canada concerne la gestion de l'accès aux fonds qui sont détenus par l'administration centrale; le résultat attendu à cet égard consiste à faire en sorte que ces fonds soient gérés en conformité avec les lois ainsi qu'avec les politiques et normes du Conseil du Trésor qui sont applicables.

2. Renforcement de la gestion des dépenses axée sur les résultats et de la surveillance financière	
Engagement : Renforcement de la capacité à fournir une information actuelle et précise au sujet des dépenses, à l'appui des fonctions de surveillance et de rapport	
Sous-engagement	Mesures du rendement pour 2007-2008
Amélioration de la capacité du Secréariat en matière de surveillance, d'analyse et de prévision des dépenses grâce à la communication en temps opportun de données sur les dépenses réelles et à la consolidation de ces données	Amélioration des données et méthodes afin d'appuyer l'approche de planification de la rémunération globale Elaboration d'une démarche de planification stratégique pour les politiques de remboursement des employés du Conseil national mixte, y compris l'élaboration des principes clés du processus décisionnel
Communication d'une information plus détaillée et plus fiable aux parlementaires et aux citoyens à propos des dépenses publiques	Elaboration de normes applicables aux analyses financières ministérielles et aux résultats internes et externes Conception d'outils et d'instruments de formation et d'orientation pour appuyer l'amélioration des analyses et des rapports financiers ministériels (en cours)
Engagement : Renforcement de la gestion axée sur les résultats et amélioration de l'information sur les programmes et les dépenses	
Sous-engagement	Mesures du rendement pour 2007-2008
Amélioration de la qualité de l'information sur le rendement des programmes grâce au leadership exercé par le Secréariat du Conseil du Trésor au chapitre de la mise en œuvre de la Politique sur la structure de gestion, des ressources et des résultats	Elaboration d'architectures d'activités de programmes pour les ministères en fonction de tous les programmes existants, conformément à la <i>Politique sur la structure de gestion, des ressources et des résultats</i> , de manière à dresser l'inventaire complet des programmes publics Soutien aux ministères et aux organismes clients pour la définition d'indicateurs de rendement et de leur architecture des activités de programme Définition par les utilisateurs des exigences opérationnelles applicables au Projet de renouvellement des systèmes du bureau du budget
Renforcement de la capacité de collecte et d'analyse des données de vérification et d'évaluation dont dispose le Secréariat du Conseil du Trésor du Canada pour appuyer la prise de décisions	Formulation des exigences redditionnelles et des stratégies et mécanismes connexes en matière de vérification interne Tenue à jour d'un registre des rapports d'évaluation et amélioration de la capacité du Secréariat à utiliser les données d'évaluation aux fins du processus décisionnel

Priorités

Le tableau qui suit expose les principaux engagements et les initiatives connexes dans le cadre des efforts déployés par le Secrétariat en vue de renforcer la gestion des dépenses axée sur les résultats et la surveillance financière.

2. Renforcement de la gestion des dépenses axée sur les résultats et de la surveillance financière	
Engagement : Meilleure information et meilleurs conseils au Cabinet et au Conseil du Trésor à propos des programmes nouveaux ou existants afin d'appuyer la prise de décisions relatives à l'affectation des ressources	
Sous-engagement	<p>Resserrement des exigences relatives aux présentations au Conseil du Trésor, et de renforcer les exigences applicables aux mémoires au Cabinet, de façon à fournir une information plus détaillée et une information contextuelle plus complète à l'appui des décisions en matière d'affectation de ressources</p> <p>Réalisation des premiers travaux d'examen systématique des dépenses de programmes</p>
Mesures du rendement pour 2007-2008	<p>Soutien au Bureau du Conseil privé pour la formulation de propositions visant à améliorer le contenu des mémoires au Cabinet, de concert avec le resserrement des exigences applicables aux présentations au Conseil du Trésor, pour que le Cabinet soit en mesure d'examiner les nouvelles dépenses proposées</p> <p>Communication aux ministères et organismes clients des exigences du nouveau système de gestion des dépenses</p> <p>Elaboration d'un processus et d'une méthode d'examen stratégique périodique des programmes de dépenses, y compris la formulation de critères de sélection et d'ordonnement aux fins des examens et le choix de candidats en vue des examens devant être menés la première année</p> <p>Amélioration de la qualité de l'information financière et de l'information sur la gestion et le rendement des programmes se rapportant à la Structure de gestion, des ressources et des résultats, et communication de cette information</p> <p>Resserrement de la surveillance active des rapports d'évaluation et amélioration de l'utilisation des résultats d'évaluation pour prendre des décisions au sujet des politiques et de la gestion des dépenses du Conseil du Trésor</p> <p>Renforcement progressif du rôle d'approbation dans les ministères et au Bureau du contrôleur général</p>

2.3 Surveillance des dépenses ministérielles

Dans le cadre de cette sous-activité, le Secrétariat veille à ce que les dépenses de programmes des ministères et les données connexes sur le rendement soient intégrées et analysées en vue de fournir des conseils, de fonder des décisions, d'exercer une surveillance et de rendre compte au Conseil du Trésor et au Parlement.

Les activités clés comprennent les suivantes :

- ▶ formuler des conseils sur les présentations ministérielles au Cabinet en fonction principalement (mais pas exclusivement) du risque associé aux dépenses, notamment les pressions financières et les stratégies d'atténuation;
- ▶ formuler des conseils à l'intention des ministères et des organismes au sujet de l'affectation des ressources stratégiques et de la conception de programmes efficaces;
- ▶ examiner, surveiller et évaluer les programmes dans une perspective horizontale ou pangouvernementale;

- ▶ améliorer la gestion des programmes et des dépenses misant sur l'information relative aux résultats afin que les décisions en matière d'affectations et de réaffectations reposent sur le rendement et l'optimisation des ressources;
- ▶ fournir en temps opportun une orientation et des conseils aux ministères et aux organismes concernant les Budgets de dépenses et l'harmonisation des dépenses, des priorités et des résultats dans l'optique d'une transparence accrue, de rapports améliorés sur le rendement et d'une meilleure responsabilisation envers le Parlement et les citoyens;
- ▶ améliorer l'analyse et les rapports financiers grâce à des normes améliorées et à l'adoption d'états financiers ministériels vérifiés.

Ces activités visent à améliorer l'information axée sur les résultats pour les programmes et les dépenses. On pourra ainsi fournir de meilleurs renseignements et de meilleurs conseils au Cabinet et au Conseil du Trésor concernant les programmes nouveaux et existants afin d'appuyer la prise de décisions au sujet de l'affectation des ressources, ce qui contribue en bout de ligne à l'optimisation des ressources.

2.1 Surveillance et rapports financiers

Les tâches du Secréariat qui se rattachent à cette sous-activité visent à ce que l'on dispose d'une information financière appropriée et à ce que l'on exerce des contrôles et une saine intendance des ressources dans l'ensemble du gouvernement. Le Secréariat continuera de veiller à ce que des cadres, des politiques et des instruments d'orientation adéquats soient disponibles en matière de gestion financière et à ce des normes comptables pertinentes soient appliquées pour la présentation de rapports financiers actuels, complets et exacts.

Le Secréariat mène en outre différentes activités de nature comptable qui entrent dans cette sous-activité, notamment : l'élaboration et l'utilisation du plan comptable de l'ensemble de l'administration publique; les activités de surveillance et de soutien relativement aux litiges importants et aux obligations éventuelles; et la gestion ainsi que la préparation des *Comptes publics du Canada* et des états financiers du gouvernement.

Ces activités visent en bout de ligne à renforcer les capacités du Secréariat du Conseil du Trésor du Canada en matière de surveillance, d'analyse et de prévision des dépenses grâce à la communication et à la consolidation en temps opportun de données sur les dépenses réelles, de manière à pouvoir fournir aux parlementaires et aux citoyens une information plus détaillée et plus fiable sur les résultats financiers de l'administration publique dans son ensemble.

2.2 Gestion et surveillance des dépenses de l'administration publique fédérale

À l'appui du rôle de bureau du budget, le Secréariat mène des activités de gestion et de surveillance des dépenses de l'administration fédérale. Leur but est d'optimiser l'affectation et l'utilisation des fonds dans l'ensemble de l'administration publique, en fournissant en soutien analytique à la surveillance des dépenses, à la détermination de la rémunération au sein du gouvernement, ainsi que les rapports au Parlement, de manière à produire des résultats dans l'intérêt des citoyens. Les activités clés suivantes contribuent à cet objectif :

- le dépôt au Parlement du Budget des dépenses à l'appui du projet de loi de crédits;
- l'examen des crédits qui est un processus au cours duquel le gouvernement demande au Parlement d'accorder des autorisations de dépenser au titre de la partie des dépenses globales qui font l'objet d'affectations annuelles dans le cadre du plan budgétaire;
- le dépôt du rapport intitulé, *Le Rendement du Canada*, qui donne des précisions sur la contribution que le gouvernement fédéral apporte aux résultats globaux.

La reddition de comptes au Parlement est une responsabilité importante, considérant les attentes des citoyens en matière de responsabilité et de transparence. Le Secréariat du Conseil du Trésor du Canada continuera de mettre l'accent sur l'amélioration des rapports au Parlement dans le cadre de cette sous-activité qui est rattachée à la gestion des dépenses du gouvernement du Canada.

2007-2008	2008-2009	2009-2010
628	614	613

2. Gestion des dépenses et surveillance financière

Le Conseil du Trésor est souvent désigné comme étant le « bureau du budget », car il joue un rôle important au chapitre de la gestion et de la surveillance des dépenses de l'État, de concert avec le ministre des Finances et le Premier ministre. Ce rôle, rempli avec le soutien du Secrétaire, consiste à assurer l'efficacité et l'efficience de la gestion des dépenses fédérales. L'activité de programme Gestion des dépenses et surveillance financière correspond au rôle du Secrétaire à l'appui du bureau du budget; ses responsabilités consistent à fournir des conseils sur les autorisations financières, les autorisations relatives aux dépenses et aux projets ainsi que l'affectation des ressources.

Les principaux objectifs de cette activité de programme consistent à faire en sorte :

- ▶ que le Budget principal des dépenses et le Budget supplémentaires des dépenses soient produits afin d'être déposés chaque année au Parlement et permettre aux ministères et aux organismes d'obtenir les crédits qui ont été votés;
- ▶ que les attentes relatives aux coûts et au rendement des programmes gouvernementaux soient biens définis et compris;
- ▶ que les ministères aient ainsi que le Secrétaire disposent des outils et de l'information nécessaires pour évaluer continuellement et systématiquement les dépenses et le rendement des programmes à la lumière des priorités de l'État;
- ▶ que l'information sur les dépenses, les priorités et le rendement des programmes soit dûment intégrée au processus décisionnel de l'État en matière de gestion des dépenses;
- ▶ que les parlementaires et les citoyens disposent de renseignements financiers et de renseignements sur le rendement des programmes et des plans qui soient à la fois actuels, exacts et complets.

L'Architecture des activités de programmes du Secrétaire du Conseil du Trésor du Canada comporte trois sous-activités rattachées à l'activité Gestion des dépenses et surveillance financière :

1. Surveillance et rapports financiers

2. Gestion et surveillance des dépenses de l'administration publique fédérale

3. Surveillance des dépenses ministérielles.

1. Renforcement des pratiques de gouvernance, de responsabilisation et de gestion	
Examen détaillé des liens entre l'adhésion des employés, la qualité du service et la satisfaction des citoyens en fonction de la chaîne de valeur de la fonction publique, et présentation d'un rapport faisant état des résultats de cet examen	
Elaboration d'un plan pour renforcer la capacité de gestion de l'information en vue d'appuyer une plus grande transparence des activités de l'État et de l'exécution efficace des programmes et des services	Accroissement des capacités et meilleur appui afin d'assurer une gestion efficace des technologies, de l'information et des services dans l'administration publique fédérale
Elaboration de services et de produits pour appuyer le perfectionnement et l'accroissement des capacités en matière de leadership et de ressources humaines dans les collectivités clés associées à la transformation des services	Renforcement de l'efficacité de la surveillance des investissements et des projets importants dans les domaines des technologies, de l'information et des services
Précision des attentes et orientation plus claire en ce qui touche la gestion de projets de transformation relatifs aux technologies de l'information, à la gestion de l'information et à la transformation des services	Engagement : Amélioration de la gestion de la réglementation intelligente
Sous-engagement	
Mesures du rendement pour 2007-2008	
Elaboration par le Secréariat d'un plan d'action en vue de mettre en application une nouvelle directive sur la réglementation (à l'interne et à l'externe)	Mise en œuvre d'une approche moderne et plus rigoureuse en matière de réglementation
Conception de mécanismes de surveillance et de rapport	Meilleur soutien aux ministères exerçant des pouvoirs de réglementation en ce qui a trait à l'application de la politique de réglementation
Elaboration d'un instrument d'orientation en vue de mettre en application une nouvelle directive sur la réglementation	Elaboration d'un instrument d'orientation en vue de mettre en application une nouvelle directive sur la réglementation
Conception, en collaboration avec l'École de la fonction publique du Canada, d'un programme visant à perfectionner les compétences des membres de la collectivité de la réglementation	Renforcement et coordination de la coopération en matière de réglementation
Proposition d'une stratégie pour renforcer la coopération et la coordination entre les ministères en matière de réglementation	
Conseils spécialisés sur la coopération nationale et internationale en matière de réglementation	

Ressources financières

(en millions de dollars)	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Activités du Secréariat ¹	124 900,0	119 896,1	119 804,1

1. Comprend des fonds attribués à l'activité de programme Stratégie et services ministériels.

1. Renforcement des pratiques de gouvernance, de responsabilité et de gestion	
compris la conception de méthodes et d'outils pour appuyer le renforcement des capacités professionnelles et l'adoption d'approches axées sur ces collectivités	
Renforcement des plans, des opérations et des pratiques de vérification interne dans l'ensemble du gouvernement	Appui à la Directive sur les comités ministériels grâce au leadership en matière de recrutement, de compétences, de sélection, de placement et de perfectionnement des membres externes siégeant aux comités ministériels de vérification Planification et mise en œuvre d'un programme de vérifications horizontales pour les ministères et les organismes de petite et de grande tailles Elaboration d'outils technologiques ou autres (p. ex., un mécanisme général de passation de marchés) en vue d'accroître la base des ressources de vérifications internes dans l'ensemble de l'administration publique Elaboration et mise en place d'une stratégie de mesure et d'évaluation en vue de la mise en œuvre de la Politique sur la vérification interne Elaboration et publication d'un instrument d'orientation à l'intention des comités de vérification au sujet du suivi et de la responsabilisation touchant les engagements ministériels qui font suite aux rapports de la vérificatrice générale du Canada
Engagement : Renforcement du rendement de la gestion en établissant des stratégies et des outils afin d'appuyer la transformation des services	
Sous-engagement	Mesures du rendement pour 2007-2008
Elaboration et mise en œuvre de stratégies afin de donner suite aux enjeux horizontaux et assurer une plus grande harmonisation des initiatives de transformation des services	Création de tribunes de promotion du leadership en matière de transformation des services, qui vise aussi à faciliter le partage des pratiques de pointe entre les sous-ministres, les sous-ministres adjoints et les gestionnaires Elaboration d'un processus permettant aux cadres supérieurs d'examiner, d'orienter, de coordonner et de mesurer les progrès accomplis dans le cadre des initiatives de transformation des services en cours Définition des enjeux liés aux relations de travail et à la gestion du changement, et discussions à ce sujet avec les agents négociateurs
Leadership exercé en collaboration avec les ministères afin d'aller de l'avant avec les services administratifs ministériels partagés	Elaboration d'un plan détaillé et d'une approche de mise en œuvre des services administratifs ministériels partagés pour les soumettre à l'examen du Conseil du Trésor
Leadership exercé pour la réalisation d'initiatives clés en vue de mettre en place des approches plus efficaces en matière de technologies, d'information et de services dans l'administration publique fédérale	Elaboration de stratégies concernant des approches pangouvernementales dans les domaines suivants : identification, authentification et autorisation; services Web personnalisés; répertoire des services externes directs

1. Renforcement des pratiques de gouvernance, de responsabilisation et de gestion	
<p>Politiques assorties de plans de mise en œuvre adéquats ainsi que d'activités de communications et de formation afin d'aider les ministères à se conformer aux exigences</p> <p>Examen et mise en œuvre, au besoin, d'autres recommandations formulées à la suite des examens du plan d'action, y compris les propositions législatives</p>	<p>Renforcement de la conformité aux politiques et aux lois grâce à la conception et à la mise en place d'un cadre d'observation</p>
	<p>Elaboration d'un cadre d'observation (comportant des conséquences claires en cas d'observation) qui sera soumis aux ministères du Conseil du Trésor</p> <p>Mise en place de mécanismes de surveillance de l'observation et définition de mesures pour apporter des correctifs lorsque la gestion est inadéquate</p> <p>Approche générale pour la gestion des mesures disciplinaires et de l'observation, appuyée par un comité de sous-ministre, pour que les pratiques soient justes, équitables et uniformes</p>
<p>Engagement : Amélioration de la surveillance de la gestion dans l'ensemble du gouvernement en recourant à de meilleurs outils, processus et renseignements</p>	
Sous-engagement	Mesures du rendement pour 2007-2008
<p>Renforcement des pratiques de gestion ministérielle grâce à une amélioration de la compréhension, de l'utilisation et de la prise en charge du Cadre de responsabilisation de gestion (CRG) par les sous-ministres</p>	<p>Services d'orientation et de soutien aux ministères et aux organismes pour renforcer l'autoévaluation et encourager l'utilisation des observations fondées sur le CRG, et ce dans le cadre du processus décisionnel</p>
<p>Renforcement de la gestion par le Secréariat grâce à l'amélioration des procédés et des instruments d'évaluation du rendement</p>	<p>Perfectionnement des indicateurs et des méthodes associées au CRG pour la mesure et l'évaluation du rendement ministériel, en collaboration avec les organismes du portefeuille du Conseil du Trésor</p>
<p>Amélioration de l'analyse et des conseils du Secréariat au sujet du rendement de gestion des ministères et de l'ensemble de l'administration publique grâce aux mesures prises pour donner suite aux observations fondées sur le CRG</p>	<p>Elaboration de propositions en vue de communiquer les résultats des évaluations fondées sur le CRG aux ministères et aux organismes centraux à l'appui du processus décisionnel et des rapports au Parlement</p>
<p>Engagement : Renforcement de la capacité, des pratiques et des politiques de gestion financière et de vérification dans l'ensemble du gouvernement du Canada</p>	
Sous-engagement	Mesures du rendement pour 2007-2008
<p>Ladership en vue d'améliorer les pratiques ministérielles de gestion financière à l'appui des politiques révisées</p>	<p>Elaboration et diffusion de directives, de normes et d'autres documents d'orientation et début de la mise en œuvre des modifications apportées aux politiques dans les domaines des subventions et des contributions et de la gestion financière</p> <p>Mise en œuvre d'une stratégie pluriannuelle intégrale des ressources humaines pour les collectivités de la gestion financière et de la vérification interne, y</p>

1. Renforcement des pratiques de gouvernance, de responsabilisation et de gestion

<p>Amélioration des modalités de rapports publics concernant les dépenses prévues et les résultats obtenus pour l'ensemble de l'administration publique (lien avec le cadre pangouvernemental)</p> <p>Présentation d'information sur les dépenses dans le document intitulé <i>Le rendement du Canada</i> pour que les parlementaires disposent d'un aperçu des dépenses réelles rattachées aux résultats pour l'ensemble de l'administration publique</p> <p>Rationalisation des exigences en matière d'orientation et de rapports pour les rapports sur les plans et les priorités et les rapports ministériels sur le rendement, en consultation avec les intervenants clés</p> <p>Appui à la formulation de propositions en vue d'adopter la comptabilité d'exercice pour la budgétisation et l'affectation des crédits</p> <p>Améliorations continues du mode de présentation, du contenu et de l'échéancier des <i>Comptes publics du Canada</i></p>	<p>Amélioration des rapports au Parlement</p>
<p>Engagement : Clarification des responsabilités des administrateurs généraux dans le cadre du Plan d'action sur la responsabilité, en simplifiant les règles tout en renforçant la responsabilité et l'efficacité grâce au renouvellement des politiques du Conseil du Trésor</p>	

Mesures du rendement pour 2007-2008	Sous-engagement
<p>Rationalisation de l'ensemble des politiques du Conseil du Trésor, de pair avec une réduction d'au moins la moitié du nombre de politiques</p> <p>Renouvellement des politiques du Conseil du Trésor qui portent sur les services, la gestion de l'information et les technologies de l'information, les conditions d'emploi, les communications et la sécurité</p> <p>Politiques assorties de plans de mise en œuvre adéquats ainsi que d'activités de communication et de formation afin d'aider les ministères à se conformer aux exigences</p>	<p>Rationalisation, révision et mise en œuvre de l'ensemble des politiques du Conseil du Trésor</p>
<p>Approbation par le Conseil du Trésor des politiques révisées sur les subventions et les contributions à la suite des recommandations du Groupe d'experts indépendant</p> <p>Approbation par le Conseil du Trésor des politiques révisées sur les approvisionnements à la suite des recommandations formulées lors des examens indépendants des approvisionnements</p> <p>Demande au Conseil du Trésor d'approuver les politiques révisées sur la gestion financière à la suite des recommandations formulées par le Comité principal de l'examen du Cadre de gestion</p>	<p>Révision des politiques et élaboration des plans de mise en œuvre dans le cadre de l'examen de trois domaines stratégiques – subventions et contributions, approvisionnements et gestion financière – aux termes du Plan d'action pour la responsabilité fédérale</p>

1.5 Gestion des ressources humaines et de la rémunération

Dans le cadre de cette sous-activité, le Secrétariat définit des attentes en matière de rendement à l'égard des aspects de la gestion des ressources humaines (comme les relations de travail, la santé et la sécurité au travail, les services essentiels et les mesures disciplinaires) dont il a la responsabilité. Ces attentes font partie intégrante d'une stratégie plus globale de gestion des ressources humaines qui est placée sous l'égide de l'Agence de gestion des ressources humaines de la fonction publique du Canada. Le Secrétariat facilite la réalisation des attentes en matière de gestion en offrant aux ministères des conseils sur la façon d'interpréter les politiques et les normes, en surveillant l'observation et en appuyant le renforcement des capacités dans les collectivités fonctionnelles pertinentes. Compte tenu du rôle que le Conseil du Trésor occupe à titre de gestionnaire des ressources humaines, le Secrétariat élabore aussi le cadre stratégique de la rémunération, y compris les pensions et les avantages sociaux, de l'administration publique centrale, des Forces canadiennes et de la Gendarmerie royale du Canada, et il gère les prestations de pension et les avantages sociaux; il mène également les négociations collectives pour les fonctionnaires de l'administration publique centrale, obtient les mandats de négociation pour les organismes et supervise l'administration de la paie.

Priorités

Le tableau qui suit expose les principaux engagements et les initiatives connexes dans le cadre des efforts déployés par le Secrétariat en vue de renforcer les pratiques de gouvernance, de responsabilisation et de gestion.

1 Renforcement des pratiques de gouvernance, de responsabilisation et de gestion	
Engagement : Renforcement de la confiance envers le gouvernement grâce à la mise en œuvre de la Loi fédérale sur la responsabilité ainsi qu'à l'amélioration des rapports au Parlement	
Sous-engagement	Mesures du rendement pour 2007-2008
Coordination réussie de la mise en œuvre de la Loi fédérale sur la responsabilité sous la direction du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada	Coordination adéquate des engagements de tous les ministères dans le contexte de la Loi fédérale sur la responsabilité et surveillance des cibles définies
Leadership du Secrétariat pour la mise en œuvre des dispositions de la Loi fédérale sur la responsabilité qui relèvent de sa compétence	Entrée en vigueur de la Loi sur le lobbying et élaboration de règlements connexes
	Préparation et diffusion d'un instrument d'orientation au sujet des mécanismes de règlement des différends rattachés au modèle de l'administrateur des comptes
	Mise en œuvre, dans le cadre de la Loi fédérale sur la responsabilité, des modifications apportées à la Loi sur l'accès à l'information et à la Loi sur la protection des renseignements personnels

1.1 Coordination des politiques, évaluation de la gestion et supervision du gouvernement du Canada

Dans le cadre de cette sous-activité de programme, le Secréariat s'efforce d'énoncer, dans les politiques du Conseil du Trésor et le Cadre de responsabilisation de gestion, un ensemble cohérent d'attentes relatives au rendement en matière de gestion, puis d'évaluer le rendement observé dans l'administration publique et dans certains regroupements institutionnels comme les sociétés d'État, et ce à la lumière de ces attentes. Il faut à cette fin assurer la coordination des politiques, élaborer le Cadre de responsabilisation de gestion et superviser le rendement en matière de gestion, notamment les aspects qui doivent faire l'objet d'une attention particulière dans l'ensemble du gouvernement.

1.2 Gestion financière et vérification interne

Le Secréariat définit des attentes de rendement dans les domaines de la gestion financière efficace et de la vérification interne, et il fournit un soutien aux ministères des conseils sur l'interprétation des politiques et des normes, en surveillant l'observation et en appuyant le renforcement des capacités dans les collectivités fonctionnelles pertinentes. De plus, le Secréariat planifie et effectue des vérifications portant sur des enjeux et des risques horizontaux.

1.3 Gestion des services, de la technologie et de l'information

Dans le cadre de cette sous-activité, le Secréariat définit des attentes de rendement concernant les services, les technologies de l'information, la gestion de l'information, la sécurité et les communications. Il fournit un soutien à cet égard en offrant aux ministères des conseils sur la façon d'interpréter les politiques et les normes, en surveillant l'observation et en appuyant le renforcement des capacités dans les collectivités fonctionnelles pertinentes. En outre, il est responsable de l'établissement et de la mise en œuvre de stratégies visant à appuyer la gestion horizontale de la gestion de l'information et des activités des technologies de l'information ainsi que des services du gouvernement.

1.4 Biens et services acquis

Dans le cadre de cette sous-activité, le Secréariat surveille continuellement le rendement lié à la gestion des biens, des services acquis, des approvisionnementnements et des projets, sans oublier la planification des investissements. Pour aider les ministères à combler les attentes en matière de rendement, le Secréariat leur offre des conseils sur la façon d'interpréter les politiques et les normes, surveille l'observation et appuie le renforcement des capacités dans les collectivités fonctionnelles pertinentes.

Les principales activités associées à cette activité de programme sont les suivantes :

- définir le rendement attendu en matière de gestion au moyen du Cadre de responsabilisation de gestion;
- énoncer des règles de gestion, des normes et des exigences redditionnelles dans les politiques du Conseil du Trésor;
- définir les compétences professionnelles que doivent posséder les membres des collectivités fonctionnelles clés, notamment les spécialistes des finances de la gestion de l'information, des technologies de l'information, de la vérification, des approvisionnements, de la gestion de l'information, de la gestion du matériel, des biens immobiliers et des ressources humaines (relations de travail, santé et sécurité au travail, rémunération);
- évaluer le rendement des ministères, des organismes et des sociétés d'État à la lumière de normes de gestion, et prendre les mesures qui s'imposent afin de corriger les lacunes;
- négocier des conventions collectives, établir les conditions d'emploi et promouvoir de saines relations patronales-syndicales.

Dans ce contexte, les objectifs de l'activité de programme Elaboration et supervision de la politique de gestion consistent à faire en sorte :

- que les politiques du Conseil du Trésor et les attentes touchant le rendement en matière de gestion soient claires et bien comprises;
- que les gestionnaires et les spécialistes fonctionnels des ministères et des organismes puissent compter sur le soutien du Secrétariat et de ses partenaires du portefeuille afin de s'assurer qu'ils acquièrent et perfectionnent des compétences correspondant aux attentes du Conseil du Trésor et aux exigences énoncées dans les politiques de ce dernier;
- que la conformité des ministères et organismes aux politiques et aux attentes de rendement du Conseil du Trésor fassent périodiquement l'objet d'un suivi et d'une évaluation;
- que des mesures incitatives, des conséquences et des exigences redditionnelles soient prévues pour assurer que le rendement en matière de gestion est conforme aux attentes;
- que les relations patronales-syndicales et les opérations de rémunération soient efficaces.

L'Architecture des activités de programme du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada comporte cinq sous-activités rattachées à l'activité Elaboration et supervision des politiques de gestion :

1. Coordination des politiques, évaluation de la gestion et supervision du gouvernement du Canada
2. Gestion financière et vérification interne
3. Gestion des services, de la technologie et de l'information
4. Biens et services acquis
5. Gestion des ressources humaines et de la rémunération.

Section II – Analyse des activités de programme par résultat stratégique

Plans et priorités du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada

Le Secrétariat collabore avec le Conseil du Trésor afin d'axer son programme de gestion sur le renforcement des fonctions de conseil de gestion et de bureau du budget que doit remplir le CT. Le Secrétariat entend en outre améliorer sa gestion interne de manière à précher par l'exemple en ayant recours aux normes qu'il détermine pour l'ensemble des ministères et des organismes fédéraux.

Le présent rapport sur les plans et les priorités rend compte des efforts déployés par le Secrétariat afin d'établir des plans et de produire des rapports en conformité avec la *Politique sur la structure de gestion, des ressources et des résultats*. Les trois secteurs de programmes que comporte l'Architecture des activités de programme du Secrétariat sont les suivants :

1. Elaboration et supervision de la politique de gestion

2. Gestion des dépenses et surveillance financière

3. Stratégie et services ministériels.

Résultat stratégique

*Le gouvernement est bien géré et responsable, et des ressources sont attribuées pour atteindre des résultats.*¹

Analyse par activité de programme

1. Elaboration et supervision de la politique de gestion

Dans le cadre de l'activité de programme Elaboration et supervision de la politique de gestion, le Secrétariat aide le Conseil du Trésor à s'acquitter de son rôle de conseil de gestion, ce qui comporte des responsabilités touchant la promotion de meilleurs résultats de gestion et la formulation de politiques et de priorités à l'appui d'une gestion efficace et prudente des actifs et des ressources humaines, financières, informationnelles et technologiques de l'État. Dans ce but, le Secrétariat collabore étroitement avec ses partenaires au sein du portefeuille, soit l'Agence de gestion des ressources humaines de la fonction publique du Canada et l'École de la fonction publique du Canada.

¹ En 2006-2007, le Secrétariat a révisé l'un de ses résultats stratégiques afin de mieux rendre compte de ses responsabilités dans l'optique des fonctions de conseil de gestion et de bureau du budget. On a jugé que le résultat stratégique précédent – *Gérance rigoureuse des ressources publiques pour produire des résultats pour les Canadiens* – mettait trop l'accent sur les plus grandes du Secrétariat au chapitre de la promotion d'un gouvernement responsable et d'une gestion efficace et efficiente

L'employeur

À titre d'organisme central et de gestionnaire général de la fonction publique fédérale, le Secréariat exécute son mandat et s'acquitte de ses responsabilités dans un contexte opérationnel très complexe. À l'instar d'autres organismes de grande envergure des secteurs public et privé, la fonction publique fédérale est également confrontée à d'importants défis en essayant de s'adapter aux tendances clés qui façonnent la société, l'économie canadienne, le marché du travail et la prestation de services. Le virement technologique rapide entraîne des changements fondamentaux dans notre mode de vie, dans notre façon de travailler et dans les modèles de collaboration entre les organisations chargées de fournir des biens et des services. Qu'il s'agisse de l'évolution du contexte canadien ou du vieillissement de la population, les changements démographiques engendrent des tensions en vue d'améliorer le recrutement et le maintien en poste des fonctionnaires, la mobilité entre les secteurs public et privé, et la vitesse du transfert du savoir et des compétences requises.

Excellence du service

Le gouvernement du Canada est la pour servir les Canadiennes et les Canadiens et il s'est engagé à l'égard de l'excellence du service. Grâce à d'excellents services publics, il gagne la confiance des citoyens, atteint de hauts niveaux de satisfaction de la clientèle et prouve aux citoyens qu'ils retirent la pleine valeur de leur impôts. Dans le but de concrétiser l'excellence du service, le gouvernement du Canada s'emploie sans relâche à concevoir des services en fonction des besoins de ses clients et à veiller à ce que les services soient en constante évolution pour donner suite aux commentaires. Il cherche à en faciliter l'accès en les rendant faciles à trouver et à utiliser et, au besoin, il en assure l'accès sans hiatus dans toutes les organisations et dans toutes les administrations gouvernementales. Il veille à ce que les services respectent le caractère confidentiel des renseignements personnels et à ce qu'ils soient accessibles aux personnes handicapées, qu'ils soient offerts de manière sûre et ciblée, et ce, dans la langue officielle du choix du client. Il fournit un outre des services internes de grande qualité pour promouvoir un engagement indélébile en milieu de travail et pour aider les fonctionnaires à mieux servir la population canadienne.

Relever ces défis

Dans le présent rapport sur les plans et les priorités, le Secréariat fera ressortir les efforts qu'il déploie pour renforcer le soutien qu'il accorde au Conseil du Trésor afin que celui-ci s'acquitte de ses responsabilités comme conseil de gestion et bureau du budget. Ce plan décrira également la manière dont s'y prend le Secréariat, comme ministère, pour devenir un chef de file en matière d'excellence de gestion et pour améliorer la responsabilité à l'échelle du gouvernement. Ce document tient aussi compte des changements apportés à l'Architecture des activités de programme du Secréariat du Conseil du Trésor du Canada pour que son cadre de planification en reflète fidèlement le travail et permette de mieux relever les défis liés à son contexte opérationnel.

Elle vient apporter d'importants changements à plus de 45 lois fédérales et en crée deux nouvelles, tout en concrétisant les réformes promises par le gouvernement, notamment d'interdire aux anciens ministres, à leurs conseillers et aux anciens hauts fonctionnaires de faire du lobbying pendant cinq ans après avoir quitté leur poste, de bannir les contributions politiques des sociétés et des syndicats, et d'adopter des mesures de protection des dénonciateurs. Au cours de la prochaine année, le Secrétaire du Conseil du Trésor du Canada concentrera ses efforts sur la coordination de la mise en œuvre globale de la *Loi fédérale sur la responsabilité* et de son plan d'action, y compris la formulation des règlements dont il est question dans le tableau 7, la tenue d'examen clés et les grandes initiatives de renouvellement des politiques pour continuer à simplifier et à clarifier les responsabilités.

Amélioration de la gestion des dépenses

Les Canadiens s'interrogent non seulement sur la manière de fonctionner du gouvernement, mais ils veulent aussi savoir s'ils retirent la meilleure valeur possible des montants d'impôt qu'ils versent. Le gouvernement a insisté sur la gestion efficace des dépenses, notamment en mettant l'accent sur la compression de la croissance des dépenses du gouvernement et la gestion axée sur les résultats. Conformément au Budget de 2006, le Secrétaire du Conseil du Trésor du Canada, en collaboration avec le Bureau du Conseil privé et le ministère des Finances, a mené une réévaluation fondamentale des processus de planification des dépenses, de budgétisation et de prise de décisions au sein du gouvernement.

À la suite de cette réévaluation, les divers intervenants ont élaboré un ensemble intégré de mesures pour renouveler le Système de gestion des dépenses afin de s'assurer que les programmes fédéraux sont efficaces, efficaces, axés sur les résultats, optimisés et conformes aux priorités et aux responsabilités du gouvernement. Cette nouvelle approche permettra de renforcer la gestion des dépenses totales grâce à la mise en place de mesures pour appuyer la gestion axée sur les résultats. On établira nettement les responsabilités des ministères pour mieux définir les résultats prévus des programmes nouveaux et actuels; on instaurera un processus décisionnel axé sur les résultats en veillant à ce que les nouveaux programmes soient intégrés efficacement avec les programmes actuels et en examinant toutes les dépenses pour assurer l'efficacité, l'efficience et l'optimisation; enfin, on établira des rapports axés sur les résultats en améliorant la qualité des rapports ministériels et gouvernementaux au Parlement. Au cours de la période de planification, le Secrétaire commencera la mise en œuvre du Système de gestion des dépenses renouvelé afin de soutenir le Conseil du Trésor dans son rôle de bureau du budget. Les éléments clés de la nouvelle approche seront mis en place grâce à un plan progressif qui s'étendra sur une période de trois à cinq ans.

l'engagement que le gouvernement a pris de renforcer la gestion financière, les mécanismes de contrôle et la vérification interne.

Contexte opérationnel

Le public canadien exige des représentants officiels qu'ils rendent mieux compte de leurs actions et qu'ils optimisent les ressources. Les Canadiens ont des attentes plus grandes à l'égard de la prestation de services : ils veulent avoir accès plus rapidement à des services plus nombreux et ce, sans avoir à verser plus d'impôt. Ils veulent que les derniers publics soient utilisés d'une manière plus efficace et plus transparente; ils veulent qu'on leur garantisse que les décisions et les mesures prises par leurs représentants gouvernementaux répondent aux normes les plus rigoureuses en matière de valeur et d'éthique de la fonction publique. Pour y arriver, il faut que les ressources soient mieux allouées en fonction des priorités du gouvernement.

Excellence de la gestion

Il est essentiel de mettre en place une fonction publique efficace ayant un rendement élevé pour améliorer la responsabilisation et la gestion des dépenses. Le Secrétariat et l'ensemble du portefeuille du Conseil du Trésor doivent veiller à ce que la fonction publique tende vers l'excellence, respecte les besoins et les attentes des Canadiens, et exerce un effet positif sur leurs vies. Dans le but de concrétiser ces priorités, le Secrétariat doit faire preuve de leadership pour améliorer les pratiques de gestion.

Responsabilisation

Depuis quelques années, la confiance du public à l'égard des initiatives gouvernementales s'est effritée, en partie à cause des lamentables échecs en gestion. Cet état de fait a non seulement poussé les Canadiens à formuler clairement au gouvernement leurs attentes en matière de responsabilisation et de transparence, mais a également donné lieu à un accent sans précédent sur l'amélioration du rendement de gestion. Il est néanmoins essentiel de veiller à ce que les initiatives mises en place pour améliorer la responsabilisation s'harmonisent au besoin de créer un contexte propice à l'innovation.

En insistant davantage sur la responsabilisation, il est également essentiel que les organismes centraux, dont le Secrétariat, axent leurs efforts sur l'établissement d'un vaste cadre stratégique qui guidera l'élaboration des politiques, du cadre financier du gouvernement, du régime de responsabilisation qui dicte le rendement du gouvernement et du cadre de gestion des ressources humaines axé sur les valeurs et l'éthique de la fonction publique.

Un des éléments forts de la réponse du gouvernement aux attentes de la population canadienne a été la *Loi fédérale sur la responsabilité*, qui a reçu la sanction royale le 12 décembre 2006.

- un rôle de leadership en préchant par l'exemple, pour mettre en place un programme de gestion intégré.

Parmi les principales responsabilités du Secrétariat, mentionnons les suivantes :

- **l'élaboration et la supervision de la politique de gestion.** Dans le cadre de cette activité, le Secrétariat élabore des politiques de gestion, fixe les attentes de gestion et vérifie dans quelle mesure elles sont respectées, notamment :

- la gestion financière et la vérification interne;
 - la gestion des services, de la technologie et de l'information;
 - les biens et les services acquis (y compris les services d'impartition et d'acquisition);
 - la gestion des ressources humaines et de la rémunération.
- **la gestion des dépenses et la surveillance financière.** Dans le cadre de cette activité, le Secrétariat veille à assurer l'efficacité de la gestion des dépenses fédérales, des rapports financiers et de la surveillance financière, notamment :

- il s'assure que les ministères et organismes appliquent de saines pratiques de gestion et de contrôle financiers;
- il évalue les activités, les programmes et les services gouvernementaux dans des ministères et dans l'ensemble de l'administration publique;
- il conseille le gouvernement sur les moyens d'attribuer et de réaffecter les ressources afin d'atteindre les priorités et objectifs du gouvernement;
- il suit les dépenses, les résultats financiers et le rendement de la gestion, puis présente des rapports sur le sujet au Parlement;
- il conseille la planification de la rémunération à l'échelle du gouvernement.

Dans le cadre de ces activités de programme, le Secrétariat aide le Conseil du Trésor à s'acquitter de son rôle d'employeur de l'administration publique centrale et de gestionnaire des ressources humaines en dirigeant les relations patronales-syndicales et les opérations de rémunération, en gérant les politiques et programmes liés aux régimes de retraite et aux régimes d'avantages sociaux de la fonction publique, en appuyant la mise en œuvre des fonctions de relations patronales-syndicales dans le cadre de la Loi sur la modernisation de la fonction publique et de la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique et en les supervisant.

Le Bureau du contrôleur général intervient aussi dans ces deux activités principales du Secrétariat. Établi comme entité distincte au sein du Secrétariat, le Bureau du contrôleur général est chargé de veiller à ce que les ministères et organismes appliquent de saines pratiques de gestion et de contrôle financier. Par ailleurs, il assume un rôle de chef de file en soutenant

Le portefeuille du Conseil du Trésor

Un portefeuille d'organismes énoncés ci-après appuie le Conseil du Trésor dans l'exécution de son mandat.

- **Le Secrétariat du Conseil du Trésor** appuie le Conseil du Trésor en fournissant des conseils à ses ministres relativement à la gestion et à l'administration du gouvernement, en supervisant le rendement du gouvernement en matière de gestion des dépenses et des finances, en gérant la rémunération, les régimes de retraite, les régimes d'avantages sociaux, les conditions d'emploi et les relations de travail, et en s'acquittant des responsabilités législatives d'un organisme central fédéral. Il aide aussi le Conseil du Trésor à prodiguer des conseils au sujet des présentations au gouverneur en conseil et de la politique de réglementation du gouvernement fédéral.

- **L'Agence de la gestion des ressources humaines de la fonction publique du Canada** appuie le Conseil du Trésor en regroupant la majorité des fonctions de gestion des ressources humaines (RH), y compris la planification des RH et la responsabilisation, la mise en œuvre et la gestion de la Loi sur la modernisation de la fonction publique, l'élaboration et la mise en œuvre de politiques d'emploi, le leadership, les valeurs et l'éthique, l'équité en emploi et la diversité, de même que les langues officielles.
- **L'École de la fonction publique du Canada** appuie le Conseil du Trésor en veillant à ce que les fonctionnaires fédéraux aient accès aux outils d'apprentissage communs dont ils ont besoin pour servir efficacement les Canadiens.

Veillez consulter les rapports sur les plans et les priorités de 2007-2008 de l'Agence de gestion des ressources humaines de la fonction publique du Canada et de l'École de la fonction publique du Canada si vous désirez obtenir des renseignements supplémentaires à ce sujet.

Le Secrétariat

- Le Secrétariat a pour mission de veiller que le gouvernement soit bien géré et qu'il soit responsable, et que des ressources soient attribuées pour obtenir des résultats. Dans le cadre de sa mission, le Secrétariat joue trois rôles principaux d'organisme central pour divers ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement fédéral :
- un rôle de surveillance qui comprend l'établissement de politiques et de normes, la supervision et la production de rapports sur la gestion globale et le rendement budgétaire au gouvernement;
- un rôle d'habilitation, pour aider les ministères et organismes à améliorer le rendement à l'échelle du gouvernement;

Apêçu

Le présent Rapport sur les plans et les priorités représente le principal document de planification et d'établissement des priorités du Secrétariat pour 2007-2008. Il renferme un aperçu du rôle du Conseil du Trésor et de son Secrétariat, et il présente les enjeux et les défis auxquels sont confrontés le Conseil du Trésor et le Secrétariat dans le cadre de leur mandat visant à raffermir la responsabilité et à renforcer le rendement dans l'ensemble du gouvernement.

Le Conseil du Trésor

Le Conseil du Trésor est un comité du Cabinet du Conseil privé de la Reine pour le Canada. Il a vu le jour en 1867 et il est doté de pouvoirs légaux depuis 1869.

À titre de gestionnaire général de la fonction publique, le Conseil du Trésor joue trois rôles principaux :

- Il sert de « conseil de gestion » du gouvernement en promouvant l'amélioration du rendement de la gestion, en élaborant des politiques et en fixant des priorités à l'appui de la gestion prudente et efficace des biens ainsi que des ressources humaines, financières, informationnelles et technologiques du gouvernement, et en veillant à la gestion et à la supervision de la fonction de réglementation du gouvernement.

- Il agit à titre de « bureau du budget » du gouvernement, il examine et approuve les plans de dépenses proposés par les ministères, et il passe en revue l'élaboration des programmes approuvés.

- Il fait office « d'employeur » de l'administration publique centrale et il est responsable de la gestion des ressources humaines pour l'administration publique fédérale, notamment de l'établissement des conditions d'emploi et de la gestion de la rémunération.

Les pouvoirs et responsabilités du Conseil du Trésor sont énoncés dans des lois, des règlements, des décrets, des politiques, des lignes directrices et des pratiques. Bien que la principale loi qui fixe les pouvoirs législatifs du Conseil du Trésor soit la *Loi sur la gestion des finances publiques*, plus d'une vingtaine d'autres lois lui confèrent aussi de tels pouvoirs.

Le Conseil du Trésor dispose de certains instruments pour s'acquitter des tâches qui lui sont dévolues. Il supervise une série de politiques de gestion qui précisent les attentes du gouvernement en matière de rendement. Il établit également des normes pour une série de rapports destinés au Parlement, il détermine le cadre stratégique de la rémunération de l'administration publique centrale, des Forces canadiennes et de la Gendarmerie royale du Canada, il approuve les conditions d'emploi et il gère divers régimes de retraite et d'avantages sociaux. De plus, le Conseil du Trésor joue le rôle de comité du Conseil privé de la Reine aux fins de l'examen attentif et de l'approbation des présentations au gouverneur en conseil qui ont trait à la prise de règlements et de la plupart des décrets.

Dépenses prévues (en milliers de dollars)					Contribue à la priorité suivante
Résultats accomplis	2007-2008	2008-2009	2009-2010		
Résultat stratégique : Le gouvernement est bien géré et responsable, et des ressources sont attribuées pour obtenir des résultats					

Elaboration et supervision de la politique de gestion					
Activités du Secrétaire	Le gouvernement est bien géré et responsable.	124 900,0 \$	119 896,1 \$	119 804,1 \$	Renforcement de la gouvernance, de la responsabilisation et des pratiques de gestion
Activités du Secrétaire	Des ressources sont attribuées pour obtenir des résultats.	65 178,9 \$	52 489,9 \$	52 481,9 \$	Renforcement de la gestion des dépenses axée sur les résultats et de la supervision financière
Gestion des dépenses et supervision financière					

Activités du Secrétaire	Le Secrétaire du Conseil du Trésor du Canada à l'intermédiaire du Budget supplémentaire des dépenses de 2007-2008.	235 104,1 \$	0,0 \$	0,0 \$	Stratégie et services ministériels
Activités du Secrétaire	Conformément aux changements de responsabilités ministérielles qui ont été annoncés le 4 janvier 2007, ce pouvoir sera transféré du Secrétaire du Conseil du Trésor du Canada à l'intermédiaire du Budget supplémentaire des dépenses de 2007-2008.	235 104,1 \$	0,0 \$	0,0 \$	Stratégie et services ministériels
Revitailisation du secteur riverain de Toronto					
Activités du Secrétaire	Conformément aux changements de responsabilités ministérielles qui ont été annoncés le 4 janvier 2007, ce pouvoir sera transféré du Secrétaire du Conseil du Trésor du Canada à l'intermédiaire du Budget supplémentaire des dépenses de 2007-2008.	235 104,1 \$	0,0 \$	0,0 \$	Stratégie et services ministériels
Activités du Secrétaire	Le Secrétaire du Conseil (allouées aux activités de bien géré et responsable, programme)	235 104,1 \$	0,0 \$	0,0 \$	Stratégie et services ministériels
Activités du Secrétaire	(allouées aux activités de gestion interne)	0,0 \$	0,0 \$	0,0 \$	Renforcement de la gestion interne
Fonds gérés par l'administration centrale					
2 582 286,0 \$ 2 801 440,0 \$ 2 974 840,0 \$					

Activités du Secréariat		425 183,0 \$	172 386,0 \$	172 286,0 \$	Fonds gérés par l'administration centrale	
Total						
Secréariat	Conformément aux changements de responsabilités ministérielles qui ont été annoncés le 4 janvier 2007, ce pouvoir sera transféré du Secréariat du Conseil du Trésor du Canada à l'Environnement Canada par l'intermédiaire du Budget supplémentaire des dépenses de 2007-2008.	235 104,1 \$	(allouées aux activités de programme)	(allouées aux activités de programme)	Renforcement de la gestion interne	Stratégie et services ministériels
						Le Secréariat du Conseil (allouées aux activités de bien gère et responsable, programme) et des ressources sont attribuées pour obtenir des résultats.

Résumé

Raison d'être : Le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada (le Secrétariat) a pour mandat de veiller à ce que le gouvernement soit bien géré et responsable, et que des ressources soient attribuées pour obtenir des résultats. Les fonctions qui sont exécutées par le Secrétariat influent directement sur la gouvernance, la responsabilité et la qualité de la gestion du secteur public, et indirectement sur l'efficacité et l'efficience de l'exécution des programmes et de la prestation des services gouvernementaux.

Ressources financières

(en milliers de dollars)			
	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Activités du Secrétariat	425 183,0 \$ ¹	172 386,0 \$	172 286,0 \$
Fonds gérés par l'administration centrale	2 582 286,0 \$	2 801 440,0 \$	2 974 840,0 \$
Total	3 007 469,0 \$	2 973 826,0 \$	3 147 126,0 \$

1. Les dépenses prévues comprennent le financement de la revitalisation du secteur riverain de Toronto. Conformément aux changements de responsabilités ministérielles qui ont été annoncées le 4 janvier 2007, ce pouvoir sera transféré du Secrétariat à Environnement Canada par l'intermédiaire du Budget supplémentaire des dépenses de 2007-2008.

Ressources humaines (ETP)

	2007-2008	2008-2009	2009-2010
	1 340	1 323	1 322

Priorités ministérielles

Titre	Type
1. Renforcement des pratiques de gouvernance, de responsabilité et de gestion	Permanent
2. Renforcement de la gestion des dépenses axée sur les résultats	Permanent
3. Renforcement de la gestion interne	Permanent

Tableau de concordance de l'Architecture des activités de programme

Nouvelle activité de programme
2007-2008

Ancienne activité de programme		(en milliers de dollars)	
Elaboration et supervision de la politique de gestion	Gestion des dépenses et supervision financière	Revitallisation du secteur riverain de Toronto ¹	Total
Gestion et rendement des dépenses	85 481,5	S. O.	144 401,1
Fonction de contrôleur	39 418,5	S. O.	45 677,8
Fonds gérés par l'administration centrale	S. O.	S. O.	2 582 286,0
Total	124 900,0	S. O.	235 104,1
	2 647 464,9	235 104,1	3 007 469,0

1. Conformément aux changements de responsabilités ministérielles qui ont été annoncés le 4 janvier 2007, ce pouvoir sera transféré du Secrétariat à l'Environnement Canada par l'intermédiaire du Budget supplémentaire des dépenses de 2007-2008.

En 2006-2007, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a modifié son Architecture des activités de programme pour qu'elle reflète plus fidèlement ses fonctions de soutien comme « conseil de gestion » et « bureau du budget ». La nouvelle Architecture des activités de programme saisit mieux les activités principales permanentes du Secrétariat et traduit plus fidèlement la contribution de toutes les unités organisationnelles qui aident le Conseil du Trésor à s'acquitter de ses responsabilités comme « conseil de gestion » et « bureau du budget ».

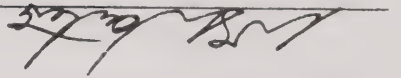
Déclaration de la direction

Je sou mets, en vue de son dépôt au Parlement, le Rapport sur les plans et les priorités (RPP) de 2007-2008 du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada.

Le présent document a été préparé conformément aux principes de présentation énoncés dans les Lignes directrices pour la préparation de la Partie III du Budget des dépenses de 2007-2008 :

Rapport sur les plans et les priorités et Rapports ministériels sur le rendement :

- Il respecte les exigences de présentation particulières qui sont énoncées dans les lignes directrices du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada.
- Il repose sur les résultats stratégiques et l'Architecture des activités de programme qui ont été approuvées par le Conseil du Trésor.
- Il contient de l'information uniforme complète, équilibrée et précise.
- Il constitue une base de responsabilisation à l'égard des résultats atteints au moyen des ressources et des pouvoirs conférés.
- Il présente les résultats financiers en fonction des montants approuvés des dépenses prévues qu'a fournis le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada.



Wayne G. Wouters

Secrétaire du Conseil du Trésor

mieux ciblées, de même que par des responsabilités, des obligations de rendre compte et des conséquences liées au rendement plus claires.

Il ne fait aucun doute que les réformes de gestion que dirige le Secrétariat à l'échelle du gouvernement constituent tout un défi. Mais je suis également convaincu que le Secrétariat saura le relever.

Les enjeux sont de taille. Les Canadiens méritent d'avoir l'occasion et les moyens de réussir et de profiter de la meilleure qualité de vie au monde.

En renforçant et en rationalisant les rouages de l'État, nous faisons en sorte que le gouvernement servira mieux les Canadiens. J'entends contribuer à ce processus.



L'honorable Vic Toews, c.p., député
Président du Conseil du Trésor

Section I – Aperçu

Message du président



En qualité de président du Conseil du Trésor, je suis heureux de déposer le Rapport sur les plans et les priorités du Secrétariat du Conseil du Trésor (le « Secrétariat ») pour 2007-2008.

Ce rapport indique au Parlement la façon dont le Secrétariat entend renforcer la gouvernance, la responsabilisation et les pratiques de gestion; renouveler le système de gestion des dépenses du gouvernement; et améliorer la gestion interne, le tout au cours des trois prochains exercices. Ces activités feront appel à l'expertise et aux talents des employés de l'organisation.

Le 11 avril 2006, le nouveau gouvernement du Canada a donné suite à sa toute première priorité en déposant la *Loi fédérale sur la responsabilité*, qui a reçu la sanction royale le 12 décembre suivant. Mon prédécesseur et le personnel du Secrétariat ont travaillé d'arrache-pied afin d'instaurer, au sein du gouvernement, une nouvelle norme plus rigoureuse en matière de responsabilité au moyen de cette législation. Ma priorité au cours de la prochaine année consistera à assurer la mise en œuvre homogène de la Loi et du Plan d'action qui l'accompagne à l'échelle de l'administration fédérale. À cette fin, il faudra notamment élaborer la réponse du gouvernement à l'examen des subventions et des contributions, ainsi que des politiques de gestion financière et d'approvisionnement.

Une saine gestion des dépenses est l'un des piliers de la responsabilisation. C'est pourquoi le gouvernement annonçait récemment les grandes lignes d'un nouveau système de gestion des dépenses axé sur les priorités des Canadiennes et des Canadiens. Dans le cadre de cette nouvelle approche, les ministres disposeront des outils et des renseignements nécessaires afin de superviser de plus près la façon dont le gouvernement dépense les fonds publics pour que chaque dollar de l'argent des contribuables qui est dépensé soit bien dépensé. Le gouvernement n'approuvera désormais que les dépenses requises pour produire des résultats mesurables pour les Canadiens.

Au cours de la prochaine année, nous poursuivrons la révision de l'ensemble des politiques du Conseil du Trésor afin de préciser les responsabilités de gestion de ministres et des administrateurs généraux. Nous continuerons aussi d'améliorer le cadre de réglementation du Canada, en plus de mesurer le rendement de la gestion et d'en rendre compte grâce au Cadre sur la responsabilisation de la gestion. La combinaison de ces efforts se traduira par des politiques

Section III – Renseignements supplémentaires	33
Renseignements organisationnels	
Organigramme du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada	33
Liens du ministère aux résultats du gouvernement du Canada	34
Tableau 1 : Dépenses prévues du ministère et équivalents temps plein.....	35
Tableau 2 : Postes votés et législatifs inscrits	
dans le Budget principal des dépenses	38
Tableau 3 : Services reçus à titre gracieux.....	38
Tableau 4 : Sources de revenus disponibles et non disponibles	39
Tableau 5 : Besoins en ressources par direction ou secteur	40
Tableau 6 : Frais d'utilisation.....	41
Tableau 7 : Initiatives de réglementation.....	42
Tableau 8 : Renseignements sur les dépenses de projet	43
Tableau 9 : Stratégie de développement durable	44
Tableau 10 : Vérifications et évaluations internes	48
Section IV – Bureau du contrôleur général	49

Table des matières

Section I – Aperçu.....	1
Message du président.....	1
Déclaration de la direction.....	3
Tableau de concordance de l'Architecture des activités de programme.....	4
Résumé.....	5
Section II – Analyse des activités de programme par résultat stratégique ...	13
Plans et priorités du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada.....	13
Résultat stratégique.....	13
Analyse par activité de programme.....	13
1. Elaboration et supervision de la politique de gestion.....	13
1.1 Coordination des politiques, évaluation de la gestion et supervision du gouvernement du Canada.....	15
1.2 Gestion financière et vérification interne.....	15
1.3 Gestion des services, de la technologie et de l'information.....	15
1.4 Biens et services acquis.....	15
1.5 Gestion des ressources humaines et de la rémunération.....	16
2. Gestion des dépenses et surveillance financière.....	21
2.1 Surveillance et rapports financiers.....	22
2.2 Gestion et surveillance des dépenses de l'administration publique fédérale.....	22
2.3 Surveillance des dépenses ministérielles.....	23
3. Stratégie et services ministériels.....	28
3.1 Priorités et planification ministérielles.....	28
3.2 Communications stratégiques et affaires ministérielles.....	29
3.3 Services ministériels.....	29
3.4 Services juridiques.....	29
4. Initiative de revitalisation du secteur riverain de Toronto.....	32

Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada

2007-2008

Rapport sur les plans et les priorités



L'honorable Vic Toews
Président du Conseil du Trésor

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement. Le Budget des dépenses, qui est déposé à la Chambre des communes par le président du Conseil du Trésor, comporte trois parties :

Partie I – Plan de dépenses du gouvernement présente un aperçu des dépenses fédérales et résume les principaux éléments du Budget principal des dépenses.

Partie II – Budget principal des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget principal des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en application ses plans de dépenses. Les Parties I et II du Budget des dépenses sont déposées simultanément le 1^{er} mars ou avant.

Partie III – Plan de dépenses du ministère est divisé en deux documents :

- 1) **Les rapports sur les plans et les priorités (RPP)** sont des plans de dépenses établis par chaque ministère et organisme (à l'exception des sociétés d'État). Ces rapports présentent des renseignements plus détaillés, pour une période de trois ans, sur les principales priorités d'une organisation, et ce, par résultat stratégique, activité de programme et résultats prévus, incluant les liens aux besoins en ressources connexes. Les RPP contiennent également des données sur les besoins en ressources humaines, les grands projets d'immobilisations, les subventions et contributions, et les coûts nets des programmes. Ils sont déposés au Parlement par le président du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes qui dépendent des crédits parlementaires et qui sont désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Ces documents sont habituellement déposés au plus tard le 31 mars, pour renvoi aux comités qui peuvent ensuite faire rapport à la Chambre des communes conformément au paragraphe 81(7) du Règlement.

- 2) **Les rapports ministériels sur le rendement (RMR)** rendent compte des réalisations de chaque ministère et organisme en fonction des attentes prévues de rendement qui sont indiquées dans leur RPP. Ces rapports sur le rendement, qui portent sur la dernière année financière achevée, sont déposés au Parlement en automne par le président du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes qui dépendent des crédits parlementaires et qui sont désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Le Budget supplémentaire des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget supplémentaire des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en application ses plans de dépenses. Le Budget supplémentaire des dépenses est habituellement déposé deux fois par année, soit un premier document au début novembre et un document final au début mars. Chaque Budget supplémentaire des dépenses est caractérisé par une lettre alphabétique (A, B, C, etc.). En vertu de circonstances spéciales, plus de deux Budgets supplémentaires des dépenses peuvent être publiés au cours d'une année donnée.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

©Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux, 2007.

Ce document est disponible en médias substitués sur demande.

Ce document est disponible sur le site Web du SCT à l'adresse suivante : www.tbs-sct.gc.ca.

En vente chez votre librairie local ou par la poste auprès des Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) KIA 0S5

Téléphone : 613-941-5995
Commandes seulement : 1-800-635-7943 (Canada et É.-U.)
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757 (Canada et É.-U.)
Internet : <http://publications.gc.ca>

No. de catalogue : BT31-2/2008-III-70
ISBN 978-0-660-63344-2



Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada

Budget des dépenses
2007-2008

Partie III – Rapport sur les plans et les priorités



Veterans Affairs Canada

2007–2008
Estimates

Part III – Report on Plans and Priorities

Canada

ESTIMATES

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament. The Estimates, which are tabled in the House of Commons by the President of the Treasury Board, consist of:

Part I – The Government Expense Plan provides an overview of federal spending and summarizes the key elements of the Main Estimates.

Part II – The Main Estimates directly support the *Appropriation Act*. The Main Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in subsequent appropriation bills. Parliament will be asked to approve these votes to enable the government to proceed with its spending plans. Parts I and II of the Estimates are tabled concurrently on or before March 1.

Part III – Departmental Expenditure Plans, which is divided into two components:

- 1) **Reports on Plans and Priorities (RPPs)** are individual expenditure plans for each department and agency (excluding Crown corporations). These reports provide increased levels of detail over a three-year period on an organisation's main priorities by strategic outcome(s), program activity(s) and planned/expected results, including links to related resource requirements. The RPPs also provide details on human resource requirements, major capital projects, grants and contributions, and net program costs. They are tabled in Parliament by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the appropriation dependent departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*. These documents are usually tabled on or before March 31 and referred to committees, which may then report to the House of Commons pursuant to Standing Order 81(7).
- 2) **Departmental Performance Reports (DPRs)** are individual department and agency accounts of results achieved against planned performance expectations as set out in respective RPPs. These Performance Reports, which cover the most recently completed fiscal year, are tabled in Parliament in the fall by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the appropriation dependent departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*.

Supplementary Estimates directly support an *Appropriation Act*. The Supplementary Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in the subsequent appropriation bill. Parliamentary approval is required to enable the government to proceed with its spending plans. Supplementary Estimates are normally tabled twice a year, the first document in early November and a final document in early March. Each Supplementary Estimates document is identified alphabetically A, B, C, etc. Under special circumstances, more than two Supplementary Estimates documents can be published in any given year.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of public funds.

©Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented
by the Minister of Public Works and Government Services, 2007.

This document is available in multiple formats upon request.


This document is available on the TBS Web site at the following address: www.tbs-sct.gc.ca.

Available through your local bookseller or by mail from
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

Telephone: 613-941-5995
Orders Only: 1-800-635-7943 (Canada and U.S.A.)
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757 (Canada and U.S.A.)
Internet: <http://publications.gc.ca>

Veterans Affairs

2007-2008 Report on Plans and Priorities

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Greg Thompson', is written over a horizontal line.

**The Honourable Greg Thompson, P.C., M.P.
Minister of Veterans Affairs**



TABLE OF CONTENTS

SECTION I - OVERVIEW	1
Minister's Message	1
Chair's Message	3
Management Representation Statement	4
Summary Information	5
Portfolio Plans and Priorities	6
Operating Environment	7
Priorities - Veterans Affairs Canada	9
Priorities - Veterans Review and Appeal Board	20
Link to the Government of Canada Outcome Areas	22
SECTION II - ANALYSIS OF PROGRAM ACTIVITIES BY STRATEGIC OUTCOME	24
Pensions, Awards, Allowances for Disability and Death; and Financial Support	24
Health Care and Re-establishment Benefits and Services	25
Remembrance Programming	26
Veterans Review and Appeal Board redress process for disability pensions and awards	27
SECTION III - SUPPLEMENTARY INFORMATION	28
Organizational Information	28
Portfolio Links to the Government of Canada Outcome Areas	32
Table 1: Portfolio Planned Spending and Full-Time Equivalents	33
Table 2: Voted and Statutory Items	35
Table 3: Services Received Without Charge	36
Table 4: Summary of Capital Spending by Program Activity	37
Table 5: Sources of Non-Respendable Revenue	38
Table 6: Resource Requirements by Branch or Sector	39
Table 7: Portfolio's Regulatory Plan	40
Table 8: Details on Project Spending	41
Table 9: Details on Transfer Payments Programs	42
Table 10: Sustainable Development Strategy	43
Table 11: Internal Audits and Evaluations	45
SECTION IV - OTHER ITEMS OF INTEREST	47
Acronyms	47
Web Sites	48
General Inquiries	50
Portfolio Publications	50

SECTION I - OVERVIEW

Minister's Message



As Canadians, we owe tremendous gratitude to those men and women who have courageously served our country in times of war, peacekeeping and military operations. Our war service Veterans helped forge our nation's identity on the battlefields of the 20th century while Canadian Forces members and Veterans, and members of the Royal Canadian Mounted Police (RCMP) continue their contribution to the Canada we know today. In return, we are committed to care for them in their time of need and to remember and honour their sacrifices and achievements.

As Minister of Veterans Affairs Canada, it is with great pride that I present our *2007-2008 Report on Plans and Priorities*. This

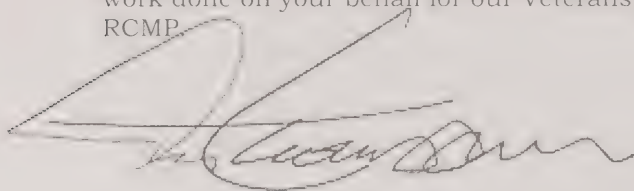
report outlines where Veterans Affairs will focus its energies over the next three fiscal years by: creating a Veterans' Bill of Rights; developing options for an Ombudsman; developing options to resolve the concerns raised about the health effects of Agent Orange or other unregistered US military herbicide use at Canadian Forces Base Galetown; delivering our modernized suite of programs and services; implementing a mental health strategy; responding to the changing health care needs of our older war service Veterans; and, increasing Canadians' participation, especially our youth, in remembrance activities.

Canada's involvement in worldwide operations has grown over the years, putting more and more Canadian Forces members in difficult, unpredictable and dangerous surroundings. As a result, the number of our Canadian Forces clients has doubled in the past five years and is expected to continue to rise for the foreseeable future. Our service men and women now releasing from the Canadian Forces have very different needs than our older, war service Veterans. That's why the New Veterans Charter was designed to provide post-war Canadian Forces members, Veterans and their families with the means to make a successful transition to civilian life.

As part of our commitment to our older war service Veterans, we have embarked on a health services review that will identify options for future improvements to our programs and services to give Veterans and their families more care options, all on the basis of need.

It is more important than ever that all Canadians, especially youth, keep the legacy of our war service Veterans alive. We will continue to work with organizations across the country to provide Canadians with more opportunities to participate in remembrance activities in their communities. We will also continue to ensure the preservation, care and dignity of Canada's cenotaphs and monuments which honour our Veterans, war dead, and significant military events. In particular, we will dedicate the restored Canadian National Vimy Memorial in April 2007 and provide opportunities for Canadians to take part in remembrance activities across Canada and in Europe.

I am proud of Veterans Affairs Canada's dedicated staff and their commitment to serving and honouring our clients. I invite all Canadians and Parliamentarians to read our report and to use the Web links found at the end to learn more about the work done on your behalf for our Veterans, members of the Canadian Forces and the RCMP

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Greg Thompson', is written over a horizontal line.

The Honourable Greg Thompson, P.C., M.P.
Minister of Veterans Affairs

Chair's Message



The Veterans Review and Appeal Board has the unique responsibility of providing a disability compensation redress program for Canada's Veterans, members of the Canadian Forces and RCMP, and their families. I am pleased to present this report of the Board's plans and priorities for 2007-2008.

The Board is committed to providing a fair and effective appeal program. In the National Applicant Satisfaction Survey 2005, the majority of respondents told us that they were positive about their experience with the hearing process. They also identified areas for improvement such as timeliness and the need for more staff and Members with military and medical backgrounds and knowledge. Their concerns are addressed in our Strategic Plan 2006-2009.

During the 2007-2010 planning period, the Board will continue to look for opportunities to make improvements in program delivery and to enhance communication with appellants and stakeholders. I am confident that the Board will successfully meet its commitments to demonstrate fairness, competence and excellence in service to Canadians.

A handwritten signature in dark ink that reads "Victor Marchand". The signature is fluid and cursive, with a large, stylized 'V' and 'M'.

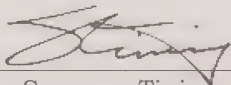
Victor A. Marchand
Chair, Veterans Review and Appeal Board

Management Representation Statement


We submit, for tabling in Parliament, the *2007-2008 Report on Plans and Priorities* for Veterans Affairs, a Portfolio comprising Veterans Affairs Canada (VAC) and the Veterans Review and Appeal Board (VRAB).

This document has been prepared based on the reporting principles contained in the *Guide for the Preparation of Part III of the 2007-2008 Estimates: Reports on Plans and Priorities and Departmental Performance Reports*:

- It adheres to the specific reporting requirements outlined in the Treasury Board Secretariat guidance;
- It is based on the Portfolio's Strategic Outcomes and Program Activity Architecture that were approved by the Treasury Board;
- It presents consistent, comprehensive, balanced and reliable information;
- It provides a basis of accountability for the results achieved with the resources and authorities entrusted to it; and
- It reports finances based on approved planned spending numbers from the Treasury Board Secretariat in the RPP.



Suzanne Tining
Deputy Minister
Veterans Affairs Canada
February 6, 2007



Victor A. Marchand
Chair
Veterans Review and Appeal Board
February 6, 2007

Summary Information

Veterans Affairs exists to serve and pay tribute to the brave men and women of Canada who have unselfishly contributed to global peace and security in times of war and in a variety of peacekeeping, peace enforcement, and humanitarian operations around the world. Veterans Affairs is a portfolio consisting of two distinct and separate organizations: Veterans Affairs Canada (the Department) and the Veterans Review and Appeal Board (the Board) which operates at arm's length from the Department. In order to fulfill these responsibilities, it is estimated that the following financial and human resources will be required over the next three fiscal years:

PLANNED SPENDING AND HUMAN RESOURCES FOR VETERANS AFFAIRS

Financial Resources (\$ millions)

	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Veterans Affairs Canada	3,364.2	3,379.0	3,356.8
Veterans Review and Appeal Board	13.7	13.6	13.6

Human Resources (full time equivalents)

	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Veterans Affairs Canada	3,553	3,538	3,538
Veterans Review and Appeal Board	143	143	143

Portfolio Priorities

	Name	Type
1	Enhancing and adapting programs and services to meet the needs of our Veterans, serving members, other clients and their families (VAC)	Ongoing
2	Implementing a Mental Health Strategy to enhance capacity to meet the mental health needs of clients (VAC)	Ongoing
3	Engaging Canadians in community-based remembrance activities with an emphasis on Canada's youth (VAC)	Ongoing
4	Enhancing organizational effectiveness (VAC)	Ongoing
5	Improved program delivery (VRAB)	Ongoing
6	Engaged communication with appellants and stakeholders (VRAB)	Ongoing

Portfolio Plans and Priorities

Veterans Affairs has three strategic outcomes (two for Veterans Affairs Canada and one for Veterans Review and Appeal Board) with a total of six priorities. The following two tables illustrate how these strategic outcomes, program activities and priorities are aligned, and how the planned spending is allocated.

PORTFOLIO PRIORITIES BY STRATEGIC OUTCOME - VETERANS AFFAIRS CANADA

		Planned Spending (\$ millions)			Contributes to the following priority
	Expected Results	2007-2008	2008-2009	2009-2010	
Strategic Outcome #1: Eligible Veterans and other clients achieve their optimum level of well-being through programs and services that support their care, treatment, independence, and re-establishment.					
Program Activity					
Pensions, Awards, and Allowances for Disability and Death; and Financial Support	Eligible Veterans and others are appropriately compensated to contribute to their well-being	2,182.6	2,193.8	2,175.3	Priorities 1, 2 and 4
Health Care and Re-establishment Benefits and Services	Eligible Veterans and others receive appropriate health benefits and rehabilitation services to contribute to their well-being	1,128.7	1,134.7	1,131.0	Priorities 1, 2 and 4
Strategic Outcome #2: Canadians remember and demonstrate their recognition of all those who served in Canada's efforts during war, military conflict and peace.					
Program Activity					
Remembrance Programming	Canadians who commemorate, understand and value the achievements and sacrifices of those who have served Canada in war, military conflict and peace	52.9	50.5	50.5	Priorities 3 and 4

PORTFOLIO PRIORITIES BY STRATEGIC OUTCOME - VETERANS REVIEW AND APPEAL BOARD

		Planned Spending (\$ millions)			Contributes to the following priority	
Expected Results		2007-2008	2008-2009	2009-2010		
Strategic Outcome #3: Fair and effective resolution of disability pension, disability award, and War Veterans Allowance appeals from Canada's war Veterans, eligible Canadian Forces Veterans and members, RCMP clients, qualified civilians and their families.						
Program Activity						
Veterans Review and Appeal Board redress process for disability pensions and awards	Fairness in the Disability Pension, Disability Award and War Veterans Allowance Program	13.7	13.6	13.6	Priorities 5 and 6	

Operating Environment

Veterans Affairs delivers its programs and services within an environment that is influenced by many internal and external factors such as the Government's broader policy priorities, the *Federal Accountability Act*, the changing demographics of the Canadian workforce, the changing demographics, expectations and program needs of our clients, and Canada's involvement in international operations.

The Government of Canada's policy agenda is built around the following: presentation of a budget that controls spending, lowers taxes and offers the provinces a fair deal to restore fiscal and jurisdictional balance in Canada; continued efforts to make our streets and communities safer; making Canada's institutions more democratic and more accountable; standing up for Canada's interests and values on the world stage; and, more action to protect the environment and the health of Canadians.

The Government of Canada emphasizes results and values-based management, as well as responsible spending and due diligence in a government that is open, transparent and accountable. The current emphasis of public service renewal is to attract and retain top-quality employees, emphasizing excellence, leadership and teamwork while making human resources management more flexible and responsive to employees' needs. In addition, the Canadian workforce is becoming increasingly diverse and consideration must be given to the representation of visible minorities, Aboriginal peoples and women. The Portfolio's implementation of the *Public Service Modernization Act* (PSMA) - which came into force on December 31, 2005 - is dependant on our ability to integrate human resource planning and business planning.

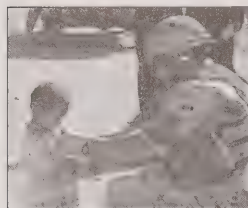
Building on the requirement of the *Federal Accountability Act* for the evaluation of all grant and contribution programs, the Government of Canada is strengthening the Expenditure Management System to support:

- managing for results by establishing clear responsibilities for departments to better define the expected outcomes of new and existing programs;

- decision-making for results by ensuring that all new programs are fully and effectively integrated with existing programs by reviewing all spending to ensure efficiency, effectiveness and ongoing value for money; and
- reporting for results by improving the quality of departmental and Government-wide reporting to Parliament.

For its part, while delivering changing services to its clients and continuing to review all spending, Veterans Affairs will integrate financial and non-financial information to demonstrate to Canadians that the Portfolio is delivering value for money.

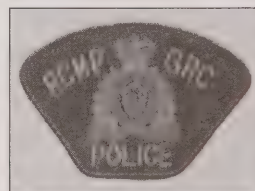
VAC's workload is expected to increase and place a strain on delivery capabilities as staff work with new clients on a more intensive case-by-case basis. The changing demographics, expectations and program needs of our clients must also be considered, as well as the delivery of Health Care benefits and services and improving access to those existing programs and services that are designed to meet the particular needs of our clients. The average age of First World War Veterans is 106, the average age of Second World War Veterans is 83, and the average age of Korean War Veterans is 74, while the average age of releasing Canadian Forces members is 36. For this reason, Veterans Affairs requires a robust forecasting model in order to identify trends so that Portfolio resources can be properly allocated.



The number of Canadian Forces (CF) members serving in peacekeeping missions, peacemaking missions and other international operations has increased significantly in recent years, with frequent and prolonged deployments to zones of conflict and unrest. The result of this increased danger, pace and intensity in operations for our armed forces is a corresponding need for care and treatment from VAC for physical and mental health conditions resulting from their service. The

New Veterans Charter is a response to this need and also supports the Government's commitment to increasing enlistment and retaining members in the Canadian Forces.

The members of the RCMP also live and work in a unique culture and face new challenges both at home and abroad. VAC recognizes the need to collaborate with the RCMP to ensure that VAC's programs and services respond to the needs of our RCMP clients.

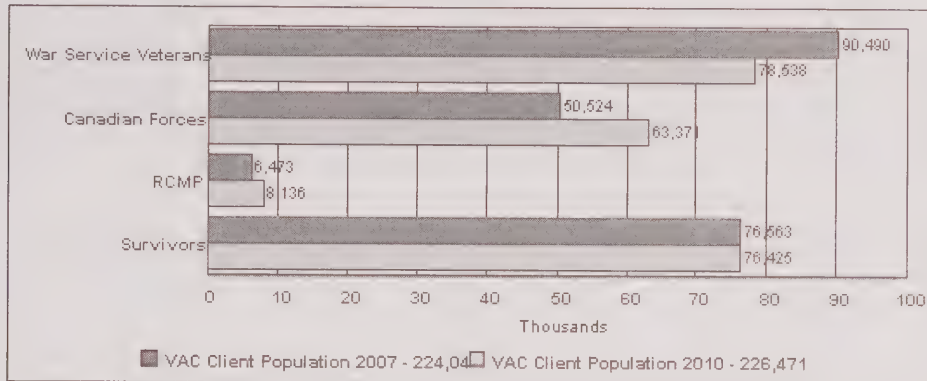


VAC has also developed partnerships with other government departments and agencies (e.g. Department of National Defence, Canadian Heritage), other levels of government, other countries, Veterans' associations, and service providers. These partnerships play a significant role in the delivery of our benefits, services and remembrance programming.

As part of a government-wide development of influenza pandemic contingency plans, Veterans Affairs is developing a plan to ensure the continual delivery of programs and services to clients in the event of a possible influenza pandemic.

A significant element of the Portfolio's planning is the changing composition of our client groups. Over the planning period, the number of clients is forecasted to increase slightly from 224,049 in 2007 to 226,471 in 2010. The following chart illustrates the breakdown of VAC's client groups by number of clients of each group in 2007 and 2010.

FORECASTED VAC CLIENT POPULATION



Priorities - Veterans Affairs Canada

The over-arching goal of VAC's *Strategic Plan* is Improving Program and Service Delivery and focusses primarily on two strategic outcomes.

First, VAC will continue to provide exemplary client-centred service, supporting the health and wellness of our clients as we strive to meet their needs. The programs offered through the New Veterans Charter focus on rehabilitation and re-establishment and the Department provides health care benefits and services, pensions and allowances for disability and death, and economic support in the form of allowances to eligible clients. Our clients are further supported by the Bureau of Pensions Advocates which provides free advice, assistance and representation for individuals dissatisfied with decisions rendered by VAC with respect to their claims for entitlement to disability benefits, or any assessment awarded for their claimed conditions. The Bureau's advocates are dedicated exclusively to assisting clients in the redress process.

Second, VAC will remain committed to honouring our Veterans by encouraging Canadians, especially youth, to actively participate in remembrance activities to keep the legacy of our war service Veterans alive.

The Department has established the following four priorities:

VAC Priority: Enhancing and adapting programs and services to meet the needs of our Veterans, serving members, other clients and their families.

Over the years, VAC has prided itself on the improvements made to its services and benefits for its clients. As Canada's Veteran population changes, the programs and services designed to support them are evolving in response to these changes.



On April 1, 2006, VAC modernized its programs and services through the enactment of the *Canadian Forces Members and Veterans Re-establishment and Compensation Act*. This legislation, which focusses on rehabilitation and re-establishment into civilian life, is known as the New Veterans Charter. It is comprised of five new programs:

1. Disability, Death and Detention Benefits compensate for the non-economic impacts of service-related disability and death and encourage wellness, independence and re-establishment.
2. Rehabilitation Services and Vocational Assistance focus on restoring client functioning (physical, psychological, vocational and social) and supporting family functioning.
3. Financial Benefits as follows:
 - Earnings Loss Benefits are payable monthly during participation in a Rehabilitation or Vocational Assistance Plan. They are payable to age 65 if the Veteran is unable to work due to a total and permanent incapacity;
 - A lump sum Supplementary Retirement Benefit recognizes the lost opportunity to contribute to a retirement pension due to a severe career ending or service-related disability;
 - The Canadian Forces Income Support program provides monthly payments to CF Veterans, who have successfully completed a rehabilitation program, are capable of working, but are not yet employed. Survivors may also qualify; and
 - The monthly Permanent Impairment Allowance recognizes the lost opportunity effects that a permanent severe impairment (service-related) has on employment potential and career advancement opportunities.
4. Health Benefits support the re-establishment of eligible releasing CF Members and their families into civilian life by ensuring they have access to health benefits that respond to their needs. Benefits are also available for survivors.
5. Job Placement helps CF Veterans become established in a civilian career through the provision of job-search training, career counselling and job-finding assistance.

During the immediate planning period the emphasis for the New Veterans Charter implementation will be to finalize the National Contracts for the Rehabilitation and Job Placement Programs. In addition, the ongoing assessment of the five new programs will commence under VAC's Quality Management Program, the results of which will be reported upon in our performance report. This program provides a co-

ordinated approach to ongoing and systematic performance measurement, reporting, quality improvement and continuous learning across the organization.

VAC is creating a Veterans' Bill of Rights. The Department has consulted with major Veterans' organizations and other stakeholders and is developing options for an Ombudsman. In addition, VAC is developing options to resolve the concerns raised about the health effects of Agent Orange or other unregistered US military herbicide use at Canadian Forces Base Gagetown.

Over the planning period, VAC will continue to improve access to those existing programs and services that are designed to meet the particular needs of our clients. In its ongoing commitment to respond to the needs of Veterans, VAC will continue to work with Veterans' Organizations and the Gerontological Advisory Council¹ to advise the Department on policies, programs, services and trends impacting Canada's aging Veteran population. As part of its review of health services, VAC will consider the recommendations of this council's 2006 report "Keeping the Promise: The Future of Health Benefits for Canada's War Veterans" which identifies opportunities for making VAC's health programs more responsive to the needs of Veterans. Building on this important work, the Department will explore ways to better ensure a needs-based approach in the delivery of relevant and appropriate programs and services to Canada's deserving Veteran population.

VAC's pharmacy program strives, in support of client's health professionals and provincial health programs, to assist in keeping VAC clients healthy and independent in their communities. The Department has developed the following four performance indicators to measure the cost effectiveness of the management of the pharmacy program: cost savings from the use of generic drugs; average pharmacy professional fee within a service category; unit cost of benefit; and, claims processing cost per prescription filled. The mechanisms to report on these indicators are being developed. The first of these indicators (cost savings from the use of generic drugs) is functional while work will continue on implementing the remaining three.

Ste. Anne's Hospital, located in Ste. Anne de Bellevue on the western tip of the Island of Montreal, is the last remaining federal hospital administered by the Department. Its mission is to provide Veterans and its other clients with a wide range of programs and a continuum of high quality care, while respecting their dignity and their autonomy. The hospital employs more than 900 people. It offers long-term or respite care to 446 Veterans and eligible civilians. Through its day centre, it also provides support services to more than 166 Veterans who still reside in the community. The hospital is currently undergoing a major renovation and construction project that will further enhance the quality of care for its residents and bring the hospital in line with provincial standards, creating a comfortable and functional environment for the residents and staff. The main building (the tower) will undergo renovations in four phases from winter 2007 to fall 2009. The resident Veterans will be provided with an environment adapted to their specific needs. For example, all accommodations,



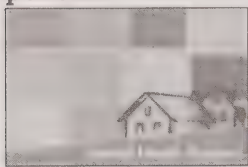
¹The Gerontological Advisory Council, established in 1997, comprises Canada's most distinguished experts on aging, seniors' and Veterans' issues.

including its 16-bed dormitories, will be converted to private rooms. A transition strategy is being utilized and resident relocation has been planned in order to maintain the critical balance between the provision of resident care and the completion of the construction phases. Factors such as maintaining admission capacity, ability to meet residents' clinical needs and retention of indeterminate employees are important considerations.

VAC Priority: Implementing a Mental Health Strategy to enhance capacity to meet the mental health needs of clients.

VAC is working in partnership with the Department of National Defence (DND) in providing a continuum of mental health services to meet the needs of those living with mental health conditions. This work is in response to increased operational stress injuries among members of the Canadian Forces. It is within this context that VAC has developed and is implementing a Mental Health Strategy that will provide a cohesive approach to enhancing VAC's capacity to meet the mental health needs of its clients. The four point Strategy is a key element of the overall implementation of the New Veterans Charter and is outlined as follows:

Implementation of a comprehensive continuum of mental health services and policies



The Department will implement a comprehensive continuum of mental health services and policies which includes promotion, early intervention, treatment, rehabilitation and ongoing care. A national mental health quality management framework is expected to be implemented in 2007-2008. The framework structure under development includes: identification of process and outcome indicators; data sources and measurement process; and, analysis and reporting/accountability structures.

VAC will engage in the development and implementation of a Mental Health Conceptual Framework and a companion Service Delivery Model that focus on the mental well-being of clients through the provision of services that support the determinants of health.

The Mental Health Conceptual Framework is client-centred with a focus on the health and well-being of Veterans over their entire lifespan; client needs and goals are placed at the centre of service development, delivery and evaluation. VAC also recognizes how the interplay among all the determinants of health contributes to a healthy individual. Hence, the Conceptual Framework recognizes the physical, economic, social and health services environment as critical elements in promoting positive mental health.

The Service Delivery Model for mental health services that accompanies the Framework is designed to allow clients and family members to enter VAC's system of care through several points of entry. Clients with complex needs can obtain case management services that assure them access to timely and appropriate resources and services to optimize their level of independence and quality of life. The resources

are framed in terms of Health Services Environment, Social Environment, Personal Factors, Economic Environment and Physical Environment - the determinants of health which are intended to contribute to a healthy individual.

In support of the Conceptual Framework and Service Delivery Model, a review of VAC programs and services for clients living with mental health conditions and their families will be completed. Gaps and issues that exist will be identified and addressed. This work will contribute significantly to the development of a suite of policies and business processes that will ensure the delivery of services in an efficient and effective manner.

Building Capacity

VAC will build a capacity across the country that provides specialized care to clients with mental health conditions associated with psychological trauma related to military service. This component includes the development of an integrated network of VAC Operational Stress Injuries (OSI) clinics, an Operational Stress Injury Social Support (OSISS) network with DND, and a network of mental health service providers in local communities across the country.



During the 2007-2008 year, VAC will continue to build community capacity for the provision of specialized mental health programs and services. This work is particularly challenging due to the lack of capacity in the public health care system to address the needs of Veterans with specialized mental health problems, the lack of health professionals who understand the military context and who have the requisite expertise to treat OSI, and a lack of access to treatment. Where treatment is available, the wait lists are long and in many communities, service providers with the necessary expertise in treating OSI are often not available.

VAC recognizes that primary health care physicians and other community-based service providers must be appropriately engaged to ensure they are positioned to provide the necessary support and monitoring services in the community for VAC clients and their families. During the 2007-2008 year, VAC will further this work in the following areas:

- work with DND and RCMP to standardize the criteria for provision of mental health services by common local service providers;
- provide clinical care managers to enhance case management services of complex mental health cases;
- assess the feasibility of providing treatment services using the telemental health mode of service delivery (the provision of mental health services from a distance using video conferencing technology); and
- increase training and education on OSI for mental health service providers.

During 2007-2008, VAC will explore options for the ongoing operation and future development of OSI Clinics. VAC OSI clinics were developed and piloted in response to an urgent need for treatment by clients with OSI resulting from military experience.

The clinics are staffed with fully trained teams of specialized mental health care professionals who use a multi-disciplinary approach to providing a specialized clinical program. They provide mental health services that clients are eligible to receive based on their pensioned conditions and which are not available within the local community setting to the extent required. Additional clinics are proposed to meet the needs in several parts of the country.

Strengthening VAC's leadership role

VAC will continue to make a substantial contribution, nationally and internationally, to the advancement of work in the field of mental health by strengthening our role as a leader in the field of mental health, including the ongoing development of the Department's National Clinical Centre of Expertise in clinical matters related to mental health.



During the 2007-2008 year, the following initiatives will be undertaken:

- The Ste. Anne Centre for Operational Stress Injuries -located in VAC's Ste. Anne's Hospital- will lead the development of clinical programs to treat clients living with mental health conditions, and support the operation of the network of Operational Stress Injury Clinics;
- The 2nd National Operational Stress Injuries Symposium will be organized with the theme "The complexities in treating psychological trauma: Together we can make a difference", and is scheduled for May 7-9, 2007;
- Expertise developed in the field of mental health will be shared across public, private and voluntary sectors, including training materials, communication products and Web-based materials;
- VAC will lead, participate in and complete research initiatives that will create new knowledge to support the understanding of Operational Stress Injuries and contribute to the development of sound, national policies in the area of mental health and wellness. Deliverables will include the secondary analyses performed on Canadian Forces data and a collaborative research proposal to be developed in 2007-2008; and
- Additional policy work will be undertaken to further develop and define the Department's policies with respect to mental health and to ensure that the Department is achieving the larger goals and objectives of the Mental Health Strategy.

Development of strong, collaborative partnerships

VAC will demonstrate its commitment to the development of strong, collaborative partnerships with other organizations who share the goal of responding effectively to the needs of clients living with mental health conditions through the following initiatives in the 2007-2008 year:



- focus on our relationships with DND and the RCMP. A Memorandum of Understanding was signed in October 2006 which was

designed to establish the framework for joint planning of collaborative initiatives between the participants, including the Joint Network for Operational Stress Injuries. This network aims to improve access to specialized interdisciplinary mental health services for OSI that are consistent across the country. It will also foster interdepartmental collaboration through the sharing of expertise and resources by developing joint approaches to address the common challenges;

- partner on joint initiatives with DND such as the Operational Stress Injury Social Support Program (OSISS), VAC Assistance Service and the DND-VAC Centre for the Support of Injured Members, Injured Veterans and their families;
- participation in the Interdepartmental Task Force on Mental Health will continue to advance improvements to mental health services available to all Canadians, including Veterans;
- VAC will host the Senior International Forum in September 2007. Member countries include Canada, the United States, United Kingdom, Australia, and New Zealand. Sub-committees of this forum include one on mental health; and
- Linkages to provincial and local health authorities dedicated to mental health will be pursued, as well as consultations with professional bodies and voluntary sector organizations in the field of mental health.

VAC Priority: Engaging Canadians in community-based remembrance activities with an emphasis on Canada's youth.



This priority is influenced by the need to expand on the reach Veterans Affairs Canada can achieve with the budget at its disposal, the acknowledgement that few opportunities exist to pay tribute to Canada's remaining Second World War Veterans, the responsibility to recognize the contribution of CF members and the need to begin a greater engagement of Canadian youth. There is a transition from the traditional pilgrimage model to a comprehensive and innovative approach to remembrance which recognizes an aging Veteran population, the needs of CF Veterans, and the eagerness of youth to become active

participants in remembrance initiatives. This requires a balance between the need for both an overseas component and a significant in-Canada component which allows for greater participation by all Canadians, particularly youth, in marking important anniversaries. Recognizing our military history and heritage is achieved by the active engagement of Canadians through their participation in activities and initiatives across Canada, the partnering with organizations to expand VAC's remembrance mandate and the creation of learning opportunities for Canadians, especially youth, to connect with Veterans in ways which make remembrance more relevant to them.

By continuing to focus on the following activities, VAC will ensure that meaningful remembrance programming continues into the future and that all Canadians, especially youth, value and recognize the achievements and sacrifices of Canadian

Veterans and war dead. As we move forward into the 21st century, Canada will be home to an ever-aging population. Engaging Canadians, especially youth, in remembrance ceremonies and learning activities will ensure the stories, memories and experiences of our traditional war Veterans and CF Veterans are passed on to future generations. This inspires pride in Canada and the values on which the country is based, and for which Veterans fought and died.

Develop and Maintain Partnerships

By entering into partnerships with various levels of government, Veterans' organizations, educational institutions and community groups, VAC can provide opportunities for Canadians to be engaged in remembrance. Over the planning period, VAC will continue to increase partnerships with community groups from across Canada to deliver remembrance programming. Under the Alternative Service Delivery policy, Canada Remembers will explore the development of a strategy to engage the private sector in remembrance to leverage resources and programming. Performance will be measured by the number of partnerships with community-based (regional) or national groups and the number of requests reviewed by the Partnership Review Committee.

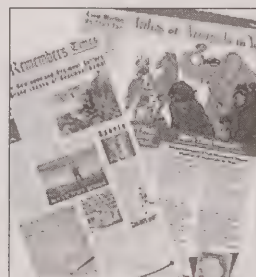
Youth Engagement

Canada Remembers will involve as many youth as possible in remembrance activities, ceremonies and events. Through effective partnerships with key national organizations, Canada Remembers will expand the reach of remembrance programming with an emphasis on youth development. These partnerships include the Recontre Historica Encounters organization, which offers a "Canada Remembers" theme week each November and the delivery of their history resource module "Peace and Conflict" to Canadian youth. VAC will support youth-oriented organizations that promote youth participation in remembrance learning; create opportunities for Canada's youth to connect with Veterans; and develop innovative learning materials for and opportunities with organizations such as Scouts Canada. VAC's Student Guide Program in France provides an opportunity for Canadian students to work as interpretative guides at the Canadian National Vimy Memorial and the Beaumont-Hamel Newfoundland Memorial in France. VAC will also develop innovative learning materials and opportunities for youth, including the distribution and development of Veterans' Week materials and activities for schools. Performance will be measured by the number of events, ceremonies and learning activities that involve VAC and in which Canadian youth participate.



Remembrance Learning

VAC has and will continue to produce a number of historically-based publications that provide Canadians with an opportunity to discover more about our military history. To ensure clients receive Canada Remembers materials in a cost-effective and timely fashion, an assessment on the Canada Remembers warehousing/distribution system will be implemented. The Canada Remembers Division will also develop and provide information and learning materials (including Web-based activities), educational resources, in-Canada and overseas youth learning opportunities, and guidance to Canada's educational



leaders and institutions. On-line services will be explored and utilized including maintenance of the Canadian Virtual War Memorial Web site. A new slate of national learning materials for Veterans' Week - focus-tested with youth and educators prior to production - will be delivered. As well, the evaluation and renewal of learning materials will continue, and new and innovative materials and resources will be developed as necessary. Performance will be measured by the number of learning initiatives (e.g. Canada Remembers Theme Week with Encounter Historica Rencontre), number of requests for material, educational resources distributed and educator feedback.

Expand CF Veterans Remembrance Programming

The 2005 National Client Satisfaction Survey data indicated 76 per cent of CF Veterans were satisfied with how VAC delivers the Canada Remembers Program and activities. Recognizing the contributions of the growing population of CF Veterans is an integral element of VAC's future approach to remembrance. VAC will advance the CF Inclusiveness Strategy by developing programs and initiatives to increase opportunities for all Canadians to be aware of and to recognize CF Veterans' sacrifices and achievements. Over the next three years, VAC will increase the profile of our CF Veterans to all Canadians, especially youth, by using tools like the Internet, the VAC Web site, special events, learning materials and public information sheets. CF Veterans will be included in overseas events and VAC will strengthen its relationship with CF Veterans' associations and DND to better understand the needs and expectations of our CF Veterans. DND will be part of all event planning and committees which in turn should increase CF attendance. VAC will also continue as a partner with DND's Canadian Military History Gateway Web site. Performance will be measured by the number of CF Veterans participating in ceremonies and events organized by or partnered with VAC, and feedback from CF organizations.



National and International Remembrance

In-Canada remembrance includes the delivery of the Canada Remembers program at the regional level (regional teams) and also at the national level (Head Office and National Capital Region). VAC will liaise with stakeholders to provide information and gather feedback on ways to engage Canadians. Priority will be given to working in partnerships with all levels of government, the non-profit sector and Veterans' organizations, as well as with groups such as the Veterans' Week Working Group. The regional Canada Remembers offices are the point of contact for community-based remembrance initiatives and play a vital role in developing partnerships at the local and community level within their respective regions. Major initiatives include Veterans' Week, and special in-Canada events to mark significant anniversaries such as Vimy 2007.



Canada Remembers will participate in VAC's National Client Satisfaction Survey in the fall of 2007 to obtain information to better serve the needs of Canadians in honouring Veterans and engaging communities.

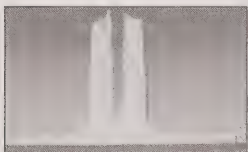
Building on the success of the first Canada Remembers theme "Share the Story" announced in 2006, Canada Remembers will develop the second of its three Program

themes, "Be a Part of It", and integrate the theme into the Canada Remembers Program.

With support from Heritage Canada through the Canadian Culture On-line Project, VAC's Heroes Remember Project (a searchable web-based video delivery platform) will interview numerous Veterans from major ethnic groups in Canada to ensure the diversity of Canada and all communities are represented in commemorative programming.

The creation of a new division (European Operations) of the Public Programs and Communications Branch in 2006-2007 will provide the department greater capacity to ensure Canada, through VAC, continues to fulfill its mandate of ensuring that the memory of those who fought for peace is never forgotten. The creation of the new division is a recognition of the increased level of interest and associated commemorative activities that take place every year in Europe. Currently, there are over one million visitors to Canadian Memorials in France and Belgium every year, with the Canadian national historic site in Vimy receiving the most visits. The new division will also increase collaborative commemorative initiatives in Europe with both Canadian Veterans' groups and allied governments.

VAC has financially supported the funeral and burial of Veterans since 1920. Over the years, there have been significant changes in the landscape of Canada's social programs as well as VAC's client base. As a result, the Funeral and Burial Program will be evaluated to ensure it is effective and efficient and meeting the needs of VAC's client base.



Key anniversaries that hold special significance to Canadians are occurring over the next few years. A number of significant events, related to upcoming anniversaries, will be developed at home and abroad to involve Canadians. In April 2007, a special program of activities and events will take place for the 90th

Anniversary of the Battle of Vimy Ridge and the dedication of the restored Canadian National Vimy Memorial. Never before will so many Canadians have the opportunity to be a part of marking this unforgettable chapter in Canada's history. This will mark a turning point and a new beginning in Canada's remembrance history as, for the first time, large numbers of Canadian youth will participate as we celebrate and honour our past, thereby ensuring that the legacy of Canada's First World War Veterans lives on.

Performance will be measured by the attendance at the dedication of the restored Canadian National Vimy Memorial, the number of VAC regional and national ceremonies and events, and the number of visits to the Canada Remembers section of the VAC Web site.

VAC Priority: Enhancing Organizational Effectiveness

VAC's Corporate Services Branch assists in the internal administration of the Portfolio. It is responsible for ensuring the effective and efficient use and protection of the Portfolio's resources. The organizational units that comprise Corporate Services are finance, human resources, information management, information technology and

telecommunications, security and real property services, and service management which also includes the strategic and corporate planning function. The activities focus on internal functions and processes that are essential to a well-supported workforce. The Portfolio's ability to meet the planning period's strategic priorities will depend on the success it has in aligning its strategic human resources initiatives to support the goals of the organization and its information technology capacity in support of service improvement and organizational effectiveness. VAC's strategic and operational planning is further enhanced by strengthened environmental scanning and a risk management approach which identifies and then manages risks through mitigation strategies approved by senior management. VAC will conduct its fourth National Client Satisfaction Survey in the Fall of 2007, the results of which will be used in the revision of our Service Standards in the Winter of 2008 and the development of Service Improvement Plans.

In the area of Human Resources (HR), the Portfolio's priorities are the effective integration of HR and Business Planning, and developing an action plan to respond to the Public Service Employee Survey (PSES) 2005.

Lack of HR planning could impede the realisation of the Portfolio's business and management priorities. The Clerk of the Privy Council has identified four areas that require attention: recruitment; development; retention; and, succession and knowledge transfer. Lack of integrated HR and Business planning could jeopardize our success in moving forward on these four areas. Linking HR management with business and management priorities will ensure that the workforce is aligned to meet our priorities. It will identify human resources requirements to meet business and individual needs leading to improved organizational performance, and it will serve to identify potential workload or workforce realignment situations such as shortage of staff, work overload, low motivation, and absenteeism. Over the planning period, the Portfolio will undertake the following actions:

- develop an Integrated Human Resources and Business Planning course suitable for managers;
- include the development of an HR plan in all performance contracts for Level III managers;
- Implement an effective HR planning and accountability system; and
- Strengthen the dissemination of HR data to support HR Planning.

The Portfolio must also respond to the concerns identified in the PSES 2005. The survey results can be used to identify and address workforce and workplace issues and will enable the achievement of the expectations outlined in the Management Accountability Framework. In order to keep pace with change the Portfolio needs to continuously improve on workforce satisfaction and engagement. During the planning period, the Portfolio will develop an action plan with visible, targeted and achievable actions.

New Veterans Charter related systems development (Release IV) and Client Service Delivery Network integration work will continue to be a priority for the Information Technology and Telecommunications Division (ITTD). The provision of on-going technical and user support to our clients, employees and health care professionals is essential to ensure that the Portfolio delivers meaningful services and that client information in each channel is accurate, accessible, consistent, secure and handled according to privacy legislation.

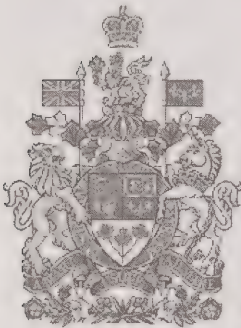
VAC is one of six partner (Wave One) departments working together on the Government of Canada's Information Technology Shared Services Organization (IT-SSO) initiative. If approved, a transition of VAC's infrastructure, networks, computers, servers, facilities and technical support activities to a shared service organization will contribute to improved economies of scale for the Government of Canada in support of the delivery of Information Technology (IT) services, and allow for ITTD to dedicate its scarce IT resources to meeting program/business delivery and support activities.

ITTD will continue its work to integrate telecommunications responsibilities into the Division. This is a significant change that will result in a new business model for the Department and our suppliers. The pace of integration will be influenced by the IT-SSO initiative.

In support of departmental MAF objectives and IT investment decisions, priority setting and project management activities, ITTD is moving to Portfolio Project Management and an enhanced Performance Measurement and Accountability framework.

ITTD will adopt the Government of Canada IT HR Community framework outcomes which will link IT planning with HR planning. The recent reorganization of ITTD is in line with the approved model IT organization. Future plans include conversion of current Corporate Services work descriptions to the new community based generic work descriptions and Corporate Services competency profiles.

Priorities - Veterans Review and Appeal Board



The Veterans Review and Appeal Board is a quasi-judicial tribunal established in September 1995 with a mandate to provide an independent redress process for service-related disability pension and award decisions and the final level of appeal for War Veterans Allowance claims. The Board operates at arm's length from government and its departments and the Chair reports to the Parliament of Canada through the Minister of Veterans Affairs. The individuals who seek redress are Canada's Veterans, members of the Canadian Forces and RCMP, and their families, who are dissatisfied with disability compensation decisions by the Department or a Regional Review Committee's War Veterans Allowance decision.

The disability adjudicative process includes two levels of redress: review and appeal. In this process, appellants' representatives are provided a Statement of Case document containing their relevant records. When the claim is ready to be presented, members conduct informal, expeditious and fair hearings and render well-reasoned written decisions in accordance with the available evidence and the applicable legislation. The Board is committed to ensuring fairness, competence and excellence to Canadians in every area of its program.

The Board faces the challenges of additional reporting requirements, expectations of appellants and limitation of resources. While the Board has no control over the number of dissatisfied claimants who appeal, it makes every effort to provide a schedule of hearings that will hear a maximum number of cases in a timely manner.

The volume of hearings available is dependent upon the Board's complement of Members, the number of cases prepared for a hearing, and the utilization of hearing options such as single member panels, video conference and teleconference hearings. The Board meets these challenges by focussing on producing quality and fair decisions in a timely fashion.

Any delays in scheduling hearings will result in dissatisfied applicants and an increase in claims pending a hearing. In an environment of emerging issues relating to new legislation, medical conditions and legal arguments, ongoing research and professional development are essential to ensuring a fair adjudicative process. To meet the expectations of appellants and the public, information needs to be accessible and communications must be timely.

The Board will strengthen its management practices and capacities through a focus on strategic and operational planning, an Organizational Governance review, an emphasis on citizen-focussed service, reinforcing values and ethics, having more staff and members involved in risk awareness and valuing its people through fair workplace practices. The Board will build on its Human Resources Plan 2006-2009 which addresses resource issues for strategic planning, operational and business meetings, and provides guidance for integrating human resources in business plans with consideration for training requirements, succession planning and new initiatives. The senior management team meets quarterly to measure performance against the defined time lines and accountabilities in the Strategic Action Plan 2006-2009 report framework.

In addition to maintaining ongoing operations, the Board's Strategic Plan 2006-2009 has two priorities which set the direction for the planning period. The focus as outlined below will be on implementing improvements in program delivery and enhancing communication with appellants and stakeholders.

VRAB Priority: Improved program delivery

The Board's forecast figures project that the number of appellants seeking redress will remain constant in the period 2007-2009. By focussing on the number of claims which are pending a hearing and adjudicating the claims that representatives have ready to proceed, the Board is responding to the concerns of appellants that the appeal process is lengthy. It is working closely with representative organizations to maximize the hearing schedule by providing options for review hearings including single member panels and video conferences. The primary objectives are to schedule hearings in a timely manner, to provide appellants full and fair hearings, and to render written decisions within 30 calendar days following the hearings.

The Board has identified three initiatives to improve program delivery: claims appraisal and management; research capacity; and, members' training.

Building on best practices and continually seeking improvements, the claims appraisal and management initiative will refine and implement innovative practices to streamline the pre-hearing process and ensure Board members have relevant and timely information for decision-making. The Board will also develop, implement and promote tools and training that respond to issues and support quality and consistent decisions. Through research, the Board identifies emerging trends in administrative

law and evidence which may impact the redress program, monitors legally complex cases and is responsive to the direction given in Federal Court decisions. These aspects are used to strengthen the training program for new members and ongoing professional development for all members.

VRAB Priority: Engaged communication with appellants and stakeholders

The focus of this priority is on responding to the results of the National Applicant Satisfaction Survey 2005. The information needs identified regarding the Board's program and processes have led to the development of a brochure and more timely updates to the Web site. The Board's commitment to maximize the hearing schedule for appellants has delayed the development of a communication plan. The Board has deferred its plans to consult stakeholders and a random sample of appellants, and will use other avenues for feedback including a more formalized complaint process which is published on the Board's Web site.

Link to the Government of Canada Outcome Areas

The Portfolio is contributing to the Government of Canada's economic and social outcomes through the delivery of benefits and services that contribute to the independence, quality of life, social citizenship, and standard of living of Canada's Veterans, CF members, qualified civilians and their families in recognition of their service to the nation.



Sustaining Canada's economy is an essential part of improving the well-being and quality of life for Canadians. VAC's Strategic Outcome of "Eligible Veterans and other clients achieve their optimum level of well-being through programs and services that support their care, treatment, independence, and re-establishment" contributes to the Government of Canada's outcome of "Income Security and Employment for Canadians".

VAC is committed to providing exemplary, client-centred services and benefits that respond to the needs of its clients through the priorities of: Enhancing and adapting programs and services to meet the needs of our Veterans, serving members, other clients and their families; and, Implementing a Mental Health Strategy to enhance capacity to meet the mental health needs of clients. The Veterans Review and Appeal Board Strategic Outcome of "Fair and effective resolution of disability pension, disability award, and War Veterans Allowance appeals from Canada's war Veterans, eligible CF Veterans and members, RCMP clients, qualified civilians and their families" also contributes to this Government of Canada outcome by providing fairness in the adjudication of decisions for disability pensions, disability awards, and War Veterans Allowance.

The Government of Canada's outcome of "Healthy Canadians" is strongly supported by VAC's Strategic Outcome of "Eligible Veterans and other clients achieve their optimum level of well-being through programs and services that support their care, treatment, independence, and re-establishment". VAC's commitment to its clients' health and wellness is actioned



through the priorities of: Enhancing and adapting programs and services to meet the needs of our Veterans, serving members, other clients and their families; and, Implementing a Mental Health Strategy to enhance capacity to meet the mental health needs of clients.

VAC's Strategic Outcome of "Canadians remember and demonstrate their recognition of all those who served in Canada's efforts during war, military conflict and peace" supports the Government of Canada's outcome of "A Vibrant Canadian Culture and Heritage". VAC is committed to passing the torch of Remembrance to Canadian youth to ensure that our Veterans' legacy lives on and continues to form a significant component of our national identity.

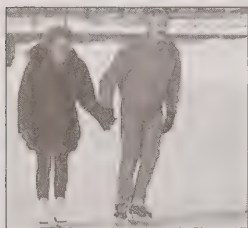
SECTION II - ANALYSIS OF PROGRAM ACTIVITIES BY STRATEGIC OUTCOME

Strategic Outcome #1:

Eligible Veterans and other clients achieve their optimum level of well-being through programs and services that support their care, treatment, independence, and re-establishment.

Program Activity #1.1:

Pensions, Awards, Allowances for Disability and Death; and Financial Support



VAC provides, upon eligibility, pensions or awards for disability or death and financial support as compensation for hardships arising from disabilities and lost economic opportunities. VAC has a comprehensive and integrated range of compensation and wellness programs to support its clients. These clients include: Veterans of the First World War, the Second World War, Veterans of the Korean War, Merchant Navy Veterans, Canadian Forces Veterans, Canadian Forces members, spouses, common-law

partners, certain civilians, and survivors and dependants of military and civilian personnel. Veterans Affairs Canada also administers disability pensions for the RCMP under a Memorandum of Understanding. This Program Activity is delivered through operating and grants.

VAC's mission is to provide exemplary, client-centred services and benefits that respond to the needs of our clients, in recognition of their services to Canada. The expected result which would link this program activity to the corresponding strategic outcome is:

- Eligible Veterans and others are appropriately compensated to contribute to their well-being

The Department's performance measurement strategy for monitoring the program activity's related benefits and services includes an annual review to equate the performance indicators:

- Percentage of decisions that comply with the Department's standards and business processes
- Number and duration of Veterans in receipt of Temporary Earnings Loss, Extended Earnings Loss and Canadian Forces Income Support

The Department's performance is also measured every two years to validate the performance indicator:

- Percentage of surveyed clients satisfied with the benefits and services which they have received

FINANCIAL AND HUMAN RESOURCES

(\$ millions)	2007-2008		2008-2009		2009-2010	
	Planned Spending	FTE	Planned Spending	FTE	Planned Spending	FTE
Full-time equivalents						
Veterans Affairs Canada	2,182.6	1,261	2,193.8	1,256	2,175.3	1,256

Program Activity #1.2:

Health Care and Re-establishment Benefits and Services



Veterans Affairs Canada provides, upon eligibility, health benefits, a Veterans Independence Program, long-term care, and rehabilitation and re-establishment support to eligible Veterans and others. The Health Care Program is designed to enhance the quality of life of VAC clients, promote independence, and assist in keeping clients at home and in their own communities by

providing a continuum of care. The Program Activity is delivered through operating and contributions.

VAC's mission includes providing exemplary, client-centred services and benefits that respond to our clients' needs, in recognition of their services to Canada. The expected result which would link this program activity to the corresponding strategic outcome is:

- Eligible Veterans and others receive appropriate health benefits and rehabilitation services to contribute to their well-being

The Department's performance in providing health care and re-establishment benefits and services to clients is measured by the following performance indicators:

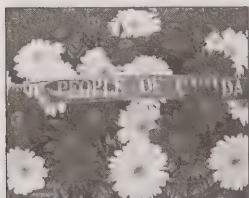
- Total Program of Choice expenditures
- Total contract services to administer the program expenditures
- Level of compliance with Departmental standards and business processes
- Total Rehabilitation/Vocational expenditure

FINANCIAL AND HUMAN RESOURCES

(\$ millions)	2007-2008		2008-2009		2009-2010	
	Planned Spending	FTE	Planned Spending	FTE	Planned Spending	FTE
Full-Time Equivalents						
Veterans Affairs Canada	1,128.7	2,130	1,134.7	2,126	1,131.0	2,126

Strategic Outcome #2:

Canadians remember and demonstrate their recognition of all those who served in Canada's efforts during war, military conflict and peace.

Program Activity # 2.1:***Remembrance Programming***

Remembrance Programming keeps alive the achievements and sacrifices made by those who served Canada in times of war, military conflict and peace; engages communities in remembrance of these achievements and sacrifices; and, promotes an understanding of their significance in Canadian life as we know it today. This activity is delivered through contributions, grants and operating.

VAC's mission also includes keeping the memory of Canada's Veterans achievements and sacrifices alive for all Canadians. The expected result which would link this program activity to the corresponding strategic outcome is:

- Canadians who commemorate, understand and value the achievements and sacrifices of those who have served Canada in war, military conflict and peace

The Department's performance measurement strategy used to report on the expected result includes measuring on a regular basis the following performance indicator:

- Percentage of Canadians who are knowledgeable about and engaged in remembrance

FINANCIAL AND HUMAN RESOURCES

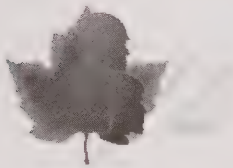
(\$ millions)	2007-2008		2008-2009		2009-2010	
	Planned Spending	FTE	Planned Spending	FTE	Planned Spending	FTE
Full-Time Equivalents						
Veterans Affairs Canada	52.9	162	50.5	156	50.5	156

Strategic Outcome #3:

Fair and effective resolution of disability pension, disability award, and War Veterans Allowance appeals from Canada's war Veterans, eligible Canadian Forces Veterans and members, RCMP clients, qualified civilians and their families.

Program Activity # 3.1:

Veterans Review and Appeal Board redress process for disability pensions and awards



Provides Canada's war Veterans, eligible Canadian Forces Veterans and members, RCMP clients, qualified civilians and their families with full opportunity to request review and appeal hearings to ensure a fair adjudicative process for disability pension, disability award, and War Veterans Allowance claims.

The Board has full jurisdiction to hear, determine and deal with all applications for review and appeal that may be made to the Board under the *Pension Act* and the *War Veterans Allowance Act* and other acts of parliament. The Board's objective is to ensure that clients receive the benefits to which they are entitled efficiently, fairly and in accordance with the available evidence and the applicable legislation. The expected result which would link this program activity to the corresponding strategic outcome is:

- Fairness in the Disability Pension, Disability Award and War Veterans Allowance Program

The Board's performance measurement strategy in meeting its strategic outcome is measured on a quarterly basis to validate the performance indicator:

- Percentage of Federal Court decisions that uphold the target set by the Board.

FINANCIAL AND HUMAN RESOURCES

(\$ millions)	2007-2008		2008-2009		2009-2010	
	Planned Spending	FTE	Planned Spending	FTE	Planned Spending	FTE
Full-Time Equivalents						
Veterans Review and Appeal Board	13.7	143	13.6	143	13.6	143

SECTION III - SUPPLEMENTARY INFORMATION

Organizational Information

Portfolio Mandates

Veterans Affairs' mandate stems from laws, regulations and Orders in Council. Among the more significant is the *Department of Veterans Affairs Act*, which charges the Minister of Veterans Affairs with the following responsibilities for the Department:

"the care, treatment, or re-establishment in civil life of any person who served in the Canadian Forces or merchant navy or in the naval, army or air forces or merchant navies of Her Majesty, of any person who has otherwise engaged in pursuits relating to war, and of any other person designated ... the care of the dependants or survivors of any person referred to..."

The Veterans Review and Appeal Board's mandate is full and exclusive jurisdiction to hear, determine and deal with all applications for review and appeal that may be made to the Board under the *Pension Act*, the *War Veterans Allowance Act* and other acts of parliament.

Accountability

The Minister of Veterans Affairs is supported by a Deputy Minister and an Associate Deputy Minister. The Associate Deputy reports directly to the Deputy. The Department has three branches and two divisions which report to the Deputy Minister, while four divisions report directly to the Associate Deputy Minister. General Counsel is functionally responsible to the Deputy Minister for legal services.

The Veterans Review and Appeal Board is headed by a Chairperson who is the Chief Executive Officer and reports to Parliament through the Minister of Veterans Affairs. The Chairperson is supported by a Deputy Chairperson, as many as 29 full-time, permanent Governor-in-Council appointees, and a Director General.

Senior Management Committees

Veterans Affairs Canada has three senior management committees: the Senior Management Committee (SMC), the Departmental Executive Board (DEB), and the Audit and Evaluation Committee (AEC).

VAC's Senior Management Committee is chaired by the Deputy Minister. SMC is the Department's senior departmental review/decision-making committee comprising: Deputy Minister, Associate Deputy Minister, all Assistant Deputy Ministers, three Directors General, and the General Counsel.

The Departmental Executive Board is chaired by the Deputy Minister and consists of all senior management down to and including all Directors General. DEB reviews departmental programs, finance, systems and human resource policies and implementation plans and results. This forum also provides an opportunity for

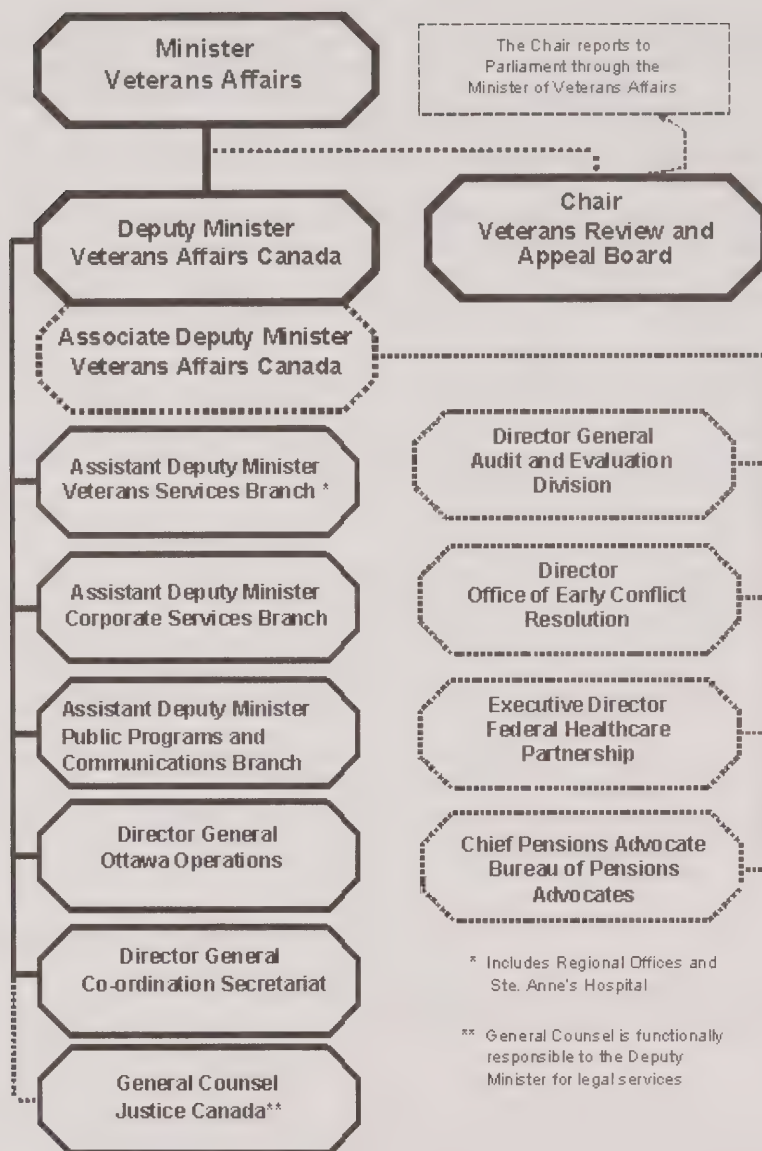
vertical and horizontal information exchange and discussion on organizational, program and commemorative initiatives and events.

AEC's portfolio-wide role includes: approving the audit and evaluation plan, providing advice on risk management; strengthening the independence, objectivity and effectiveness of the internal audit and evaluation functions; emphasizing accountability of managers; and, facilitating communication concerning the internal audit and evaluation functions between senior management, central agencies and the Office of the Auditor General (OAG). AEC includes VAC's Deputy Minister (chairperson), Associate Deputy Minister, Department Senior Managers appointed by the Deputy Minister, and the Veterans Review and Appeal Board's Chair. The Treasury Board Secretariat and the OAG sit on this committee as observers.

The Veterans Review and Appeal Board has a Senior Management Team comprising: Chair; Deputy Chair; Director General; Director, Legal Services; and the Director, Professional Development and Advisory Services. The team provides leadership and strategic direction in the delivery of the Board's program and addresses emerging issues.

The organizational charts on the following pages illustrate how Veterans Affairs is structured, keeping in mind that the Deputy Minister and Associate Deputy Minister have overall responsibility for the Department. The Chairperson has overall responsibility for the Veterans Review and Appeal Board.

Veterans Affairs Canada Organization



* Includes Regional Offices and Ste. Anne's Hospital

** General Counsel is functionally responsible to the Deputy Minister for legal services

Veterans Review and Appeal Board Organization



Portfolio Links to the Government of Canada Outcome Areas

2007-2008											
(\$ millions)	Budgetary							Non-Budgetary	Total Main Estimates	Adjustments (Planned Spending not in Main Estimates)	Total Planned Spending
	Operating	Capital	Grants	Contributions and Other Transfer Payments	Gross	Respendable Revenue	Net				
Strategic Outcome #1: Eligible Veterans and other clients achieve their optimum level of well-being through programs and services that support their care, treatment, independence, and re-establishment.											
Pensions, Awards, Allowances for Disability and Death, and Financial Support	106.6	-	2,075.8	-	2,182.4	-	2,182.4	-	2,182.4	0.2	2,182.6
Health Care and Re-establishment Benefits and Services	809.4	22.8	-	296.3	1,128.5	-	1,128.5	-	1,128.5	0.2	1,128.7
Strategic Outcome #2: Canadians remember and demonstrate their recognition of all those who served in Canada's efforts during war, military conflict and peace.											
Remembrance Programming	25.4	-	23.5	2.2	51.1	-	51.1	-	51.1	1.8	52.9
Strategic Outcome #3: Fair and effective resolution of disability pension, disability award, and War Veterans Allowance appeals from Canada's war Veterans, eligible Canadian Forces Veterans and members, RCMP clients, qualified civilians and their families.											
Veterans Review and Appeal Board redress process for disability pensions and awards	13.7	-	-	-	13.7	-	13.7	-	13.7	-	13.7
Total	955.1	22.8	2,099.3	298.5	2,247.2	-	3,375.7	-	3,375.7	2.2	3,377.9

Pensions, Awards, Allowances for Disability and Death, and Financial Support contributes to the Government of Canada's "Income Security and Employment for Canadians" outcome area.
 Health Care and Re-establishment Benefits and Services contributes to the Government of Canada's "Healthy Canadians" outcome area.
 Remembrance Programming contributes to the Government of Canada's "A Vibrant Canadian Culture and Heritage" outcome area.
 Veterans Review and Appeal Board redress process for disability pensions and awards contributes to the Government of Canada's "Income Security and Employment for Canadians" outcome area.

Table 1: Portfolio Planned Spending and Full-Time Equivalents

	Forecast Spending	Planned Spending	Planned Spending	Planned Spending
(\$ millions)	2006-2007	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Pensions, Awards, Allowances for Disability and Death, Financial Support	2,064.8	2,182.4	2,193.8	2,175.3
Health Care and Re-establishment Benefits and Services	1,062.8	1,128.5	1,134.7	1,121.0
Remembrance Programming	61.5	51.1	50.5	50.5
Veterans Review and Appeal Board redress process for disability pensions and awards	13.7	13.7	13.6	13.6
Budgetary Main Estimates (gross)	3,202.8	3,375.7	3,392.6	3,360.4
Total Main Estimates	3,202.8	3,375.7	3,392.6	3,360.4
Adjustments (Planned spending not in Main Estimates):				
Funding for collective bargaining increases	3.0			
Funding to honour Canada's military heroes through the commemoration of the 90 th Anniversary of the Battle of Vimy Ridge and the passing of Canada's remaining First World War Veterans	4.9	1.4		
Increase to the grant for disability and death pensions	79.5			
Increased funding for the provision of home care for Veterans and qualified primary care givers, and for intermediate care for Veterans in community facilities	15.0			
Funding of legal costs associated with a class action lawsuit concerning the administration of Veterans' accounts (Authorson litigation)	5.3			
Veterans' Charter - ex gratia payments to survivors attributable to Military Service between May 13, 2005 to March 31, 2006	1.0			
Critical capital for the renovations for Ste. Anne's Hospital and the restoration of Canada's First World War European Monuments	1.0	0.4		10.0
Internal Audit / Audited Financial Statements	0.4	0.4		
Other miscellaneous items	1.7			
Operating budget carry forward (horizontal items)	4.1			
Gross Amount:	3,318.7	3,377.9	3,392.6	3,370.4
Less: Spending authorities available within the Vote	(25.6)			
Net Amount:	3,293.1	3,377.9	3,392.6	3,370.4
Other:				
Planned Procurement Savings 1	(0.2)			
Reduced cost of new Ministry	(0.7)			

	Forecast Spending	Planned Spending	Planned Spending	Planned Spending
(\$ millions)	2006-2007	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Frozen: Re-profile of Critical Capital ²	(2.1)			
Employee Benefit Plan	1.1			
<i>Total Adjustments</i>	(1.9)			
Total Planned Spending	3,291.2	3,377.9	3,392.6	3,370.4
Less: Non-respendable revenue	(31.3)	(31.5)	(31.6)	(31.7)
Plus: Cost of services received without charge	32.2	30.8	30.8	30.8
Net cost of Portfolio	3,292.1	3,377.2	3,391.8	3,369.5
Full-Time Equivalents	3,718	3,696	3,681	3,681

¹ This reflects the reductions to the Department's planned spending for 2006-2007 as a result of initiatives designed to improve performance in Government procurement.

² Resources for the Ste. Anne's Hospital Renovation Project were re-profiled from 2006-2007 to future years based on revised project schedules.

Table 2: Voted and Statutory Items

(\$ millions)			
Vote or Statutory Item	Truncated Vote or Statutory Wording	2007-2008 Main Estimates	2006-2007 Main Estimates
1	Veterans Affairs Canada - Operating expenditures	905.9	856.8
5	Veterans Affairs Canada - Capital expenditures	22.8	32.0
10	Veterans Affairs Canada - Grants and contributions	2,397.6	2,264.4
15	Veterans Affairs - Veterans Review and Appeal Board - Operating expenditures	9.5	9.4
(S)	Re-Establishment Credits under Section 8 of the <i>War Service Grants Act</i>	-	-
(S)	Repayments under Section 15 of the <i>War Service Grants Act</i> of compensating adjustments made in accordance with the terms of the <i>Veterans' Land Act</i>	-	-
(S)	Returned Soldiers Insurance Actuarial Liability Adjustment	-	-
(S)	Veterans Insurance Actuarial Liability Adjustment	0.2	0.2
(S)	Minister of Veterans Affairs salary and motor car allowance	0.1	0.1
(S)	Contributions to employee benefit plans	39.6	39.9
	Total Portfolio	3,375.7	3,202.8

Table 3: Services Received Without Charge

(\$ millions)	2007-2008
Accommodation provided by Public Works and Government Services Canada	14.1
Contributions covering employers' share of employees' Insurance premiums and expenditures paid by TBS (excluding revolving funds)	15.0
Worker's compensation coverage provided by Human Resources and Social Development Canada	0.5
Salary and associated expenditures of legal services provided by Justice Canada	1.2
	30.8
Other	
Total 2007-2008 Services received without charge	30.8

Table 4: Summary of Capital Spending by Program Activity

(\$ millions)	Forecast Spending 2006-2007	Planned Spending 2007-2008	Planned Spending 2008-2009	Planned Spending 2009-2010
Veterans Affairs Program				
Pensions, Awards, Allowances for Disability and Death, and Financial Support	-	-	-	-
Health Care and Re-establishment Benefits and Services	11.0	22.8	19.7	17.7
Remembrance Programming	9.5	0.4	-	-
Sub-total	20.5	23.2	19.7	17.7
Veterans Review and Appeal Board Program				
Veterans Review and Appeal Board redress process for disability pensions and awards	-	-	-	-
Sub-total	-	-	-	-
Total	20.5	23.2	19.7	17.7

Table 5: Sources of Non-Respendable Revenue

(\$ millions)	Forecast Revenue 2006-2007	Planned Revenue 2007-2008	Planned Revenue 2008-2009	Planned Revenue 2009-2010
Veterans Affairs Program				
Health Care and Re-establishment Benefits and Services				
Ste. Anne's Hospital: In-Patient Charges to the Quebec Provincial Plan (Regulatory Service)	14.2	14.2	14.2	14.2
Ste. Anne's Hospital: Dietary Meals (Other Goods and Services)	0.3	0.4	0.4	0.4
Ste. Anne's Hospital: Domiciliary Care (Regulatory Care)	3.6	3.7	3.8	3.9
Pensions, Awards, Allowances for Disability and Death; and Financial Support				
Recovery of Pensions from foreign governments	3.2	3.2	3.2	3.2
Refund of previous years' expenditures	9.5	9.5	9.5	9.5
Other	0.5	0.5	0.5	0.5
Total Non-Respendable Revenue	31.3	31.5	31.6	31.7

Table 6: Resource Requirements by Branch or Sector

2007-2008					
(\$ millions)	Pensions, Awards, Allowances for Disability and Death, and Financial Support	Health Care and Re-establishment Benefits and Services	Remembrance Programming	Veterans Review and Appeal Board redress process for disability pensions and awards	Total
Veterans Services Branch	2,128.3	1,093.1	-	-	3,221.4
Public Programs & Communications Branch	3.0	2.5	46.8	0.2	52.5
Corporate Services Branch	34.7	27.7	4.9	2.0	69.3
Executive Branch	16.6	5.4	1.2	0.5	23.7
Veterans Review and Appeal Board	-	-	-	11.0	11.0
TOTAL	2,182.6	1,128.7	52.9	13.7	3,377.9

* Executive Branch includes: Executive Services, Bureau of Pensions Advocates, Audit and Evaluation, General Counsel, Office of Early Conflict Resolution, and Policy Planning and Liaison.

Table 7: Portfolio's Regulatory Plan

Regulations	Expected Results	Plans for Achievement
<i>Veterans Burial Regulations, 2005</i>	<ul style="list-style-type: none"> Increased amounts of survivor and dependant estate exemptions Increased funeral and burial basic rates Payment of obituary notice cost up to a maximum amount Payment of clergy or civil ceremony speaker up to a maximum amount Payment of minimum benefit amount <p>These five enhancements will ensure continuation of dignified funeral services, demonstrating more clearly respect and recognition for Veterans who served in Canada's effort during war, military conflict and peace.</p> <ul style="list-style-type: none"> Increased clarity and ease of usage, by housekeeping and language amendments 	<ul style="list-style-type: none"> No changes in business processes are needed to achieve the expected result. Normal regulatory processes will be followed to bring regulations into force. Technical and housekeeping amendments being sought will make the regulations easier to interpret.
Significance Rating <p>Ranked as Moderate. Financial impact would involve expenditures approaching 2 million dollars per year. As for social impact, the proposed regulations would have a positive impact on the elderly and lower income survivors of eligible persons.</p>		
Summary <p>2005-06 was a period of heavy/intense major legislative and regulatory initiatives around the New Veterans Charter. The focus of the department in 2006-2007 and through 2007-08 continues to be on the implementation and evaluation of these new programs, as clients and staff adapt to the modernization initiative. There are a number of regulatory amendments and issues currently being explored, but since these are in the early stages of consideration and development, it is too premature to report on them in this year's edition of the Report on Plans and Priorities.</p>		

Table 8: Details on Project Spending

VAC has received Effective Project Approval (EPA) for the following two projects:

(\$ millions)	Current Estimated Total Cost	Forecast Spending to March 31, 2007	Planned Spending 2007-2008	Planned Spending 2008-2009	Planned Spending 2009-2010	Future Years' Spending Requirement
Health Care and Re-establishment Benefits and Services						
Ste. Anne's Hospital Renovation (projected)	114.3	53.0	23.2	20.0	18.1	-
Remembrance Programming						
European Monument Restoration	30.0	29.6	0.4	-	-	-

The European Monuments Restoration Project is expected to be completed early in fiscal year 2007-2008 at a total cost of \$30 million. The funding identified above for the Ste. Anne's Hospital Renovation project is based on the revised EPA approved by Treasury Board on December 7, 2006 at a total cost of \$114.3 million. For further information on the above-mentioned projects, visit:
www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/20072008/p3a_e.asp.

Table 9: Details on Transfer Payments Programs

Over the next three fiscal years, Veterans Affairs Canada will manage the following transfer payments programs in excess of \$5 million:

(\$ millions)	Forecast Spending 2006-2007	Planned Spending 2007-2008	Planned spending 2008-2009	Planned spending 2009-2010
Pensions, and Allowances for Disability and Death	1,777.0	1,822.4	1,842.2	1,840.6
Disability Awards and Allowances	199.1	200.3	190.4	179.8
Earnings Loss and Supplementary Retirement Benefit	14.9	30.3	33.8	27.9
War Veterans Allowance / Civilian War Allowance	19.6	17.7	16.4	15.2
Veterans Independence Program	295.0	296.3	302.9	305.5
Last Post Fund	14.8	14.8	14.8	14.8
Commonwealth War Graves Commission	9.0	8.6	8.6	8.6

For further information on the above-mentioned Transfer Payments Programs, visit:
www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/20072008/p3a_e.asp.

Table 10: Sustainable Development Strategy

VAC will continue to do its part to implement concrete and positive change by being environmentally responsible and advancing sustainable development. Tabled in December 2006, its fourth Sustainable Development Strategy (SDS) sets out the Department's commitment to operating responsibly and to reducing our impact on the environment. In this, VAC focussed its energies on where VAC can make a difference. This document is focussed with fewer commitments than previous strategies. VAC's commitments are more manageable and realistic in the areas of federal governance, greenhouse gas emissions, green stewardship, quality of life, regulatory compliance, and waste and water management. These areas are important as VAC tries to implement environmental responsibility in its day to day operations and support progress in achieving the Government of Canada's sustainable development goals.

To ensure success, VAC has also developed a Performance Measurement Management Framework document for information and monitoring purposes.

SDS Departmental Goal		
Federal Sustainable Development Goal including Greening Government Operations goals (if applicable)	Performance Measure	March 31 2007/08
1. Federal Governance: 100% of materiel managers and procurement personnel take green procurement training by 2010.		
Clear and effective governance mechanisms to integrate sustainable development in decision-making.	Report annually on the percentage of materiel managers and procurement community trained.	5%
2. Federal Governance: Quantity of green products purchased is increased by 15% by 2009.		
Clear and effective governance mechanisms to integrate sustainable development in decision-making.	1. Report annually on the dollar value spent; and number of contracts issued against this procurement target. 2. Identify associated environmental outcomes.	5%
3. Federal Governance: Conduct an analysis of paper usage and implement strategies to reduce paper usage.		
Clear and effective governance mechanisms to integrate sustainable development in decision-making.	Decrease in quantity of paper purchased.	10%
4. Federal Governance: Conduct an analysis of printer/copier inventory and implement strategies to pool resources and explore use of multi-functional equipment.		
Clear and effective governance mechanisms to integrate sustainable development in decision-making.	Report annually on reduced number of non-duplex printers and photocopiers.	5%
5. Greenhouse Gas Emissions: Reduce emissions per vehicle kilometre from Veterans Affairs' fleet by 2010 by 15% from 2002-2003 levels.		
Emissions are reduced.	Annual average GHG emissions per vehicle kilometre.	5%
6. Greenhouse Gas Emissions: All gasoline purchased for federal road vehicles will be ethanol-blended, where available.		
Emissions are reduced.	Percentage of litres of gasoline purchased for federal road vehicles that is ethanol-blended.	3.2%
7. Greenhouse Gas Emissions: Conduct an analysis of vehicle (fleet, personal, rental) usage by staff and implement strategies to reduce GHG emissions.		
Emissions are reduced.	Analysis has been conducted and next steps have been identified.	
8. Greenhouse Gas Emissions: In support of the overall FHIO target of 31%, reduce GHG emissions by 2010 at Ste. Anne's Hospital.		
Emissions are reduced.	Report annually the percent reduction in GHG emissions at Ste. Anne's Hospital.	20%
9. Green Stewardship: Raise awareness on sustainable development issues and solutions through communication to all staff.		
Staff are aware of the importance of sustainable development.	Number of communications delivered to staff.	24

SDS Departmental Goal		
Federal Sustainable Development Goal including Greening Government Operations goals (if applicable)	Performance Measure	March 31 2007/08
10. Quality of Life: A high percentage of all Client Service Teams to have undergone certification through Veterans Affairs Canada's National Certification Program by 2010.		
Service delivery is aligned with departmental principles and practices that promote integrated, consistent, exemplary and client-centred service to clients and their families.	Report annually on the percentage of Client Service Teams (CSTs) that have undergone certification.	17%
11. Quality of Life: Based on applied research evidence, implement continuing care strategies to improve supportive services for Veterans, seniors, and their families.		
Informed decisions on continuing care policies with goal of improving supportive services to Veterans, seniors and their families, as well as contributing to national policy making on continuing care issues.	Report annually on decisions made as a result of continuing care studies.	
12. Regulatory Compliance: Comply with applicable Federal environmental regulatory obligations at Ste. Anne's Hospital.		
Compliance with federal standards which support a healthier ecosystem.	Increase compliance with environmental regulatory clauses.	100%
13. Waste Management: Increase amount of waste recycled by 15% at Ste. Anne's Hospital by 2009.		
Waste is reduced.	Decrease in tons of waste produced.	5%
14. Water: Reduce water consumption per square foot by 5% by 2009 at Ste. Anne's Hospital.		
Water efficiency and sustainable water use is improved.	Decrease in litres of water consumed.	1%

Table 11: Internal Audits and Evaluations

Veterans Affairs Canada develops its annual audit and evaluation plan using a risk-based approach. This plan is approved by an Audit and Evaluation Committee, chaired by the Deputy Minister. The intent of the audit and evaluation plan is to ensure that the projects are clearly aligned with VAC's Five-Year Strategic Plan, Program Activity Architecture and Management Accountability Framework. The Department undertakes audit and evaluation projects that are deemed the highest risk. To focus attention on those areas, where use of the available resources would best achieve the objectives of audit and evaluation, the following criteria are considered during project selection: materiality; likelihood; complexity; and, sensitivity/reputation. During the ranking of the proposed engagements, consultations are held with senior managers, program managers and audit and evaluation staff. Findings and recommendations of previous audits, evaluations and reviews, as well as the extent of follow-up and corrective action taken by management are also used to assess potential projects. Audit schedules are compared with those of the Office of the Auditor General and Veterans Affairs' Sustainable Development Strategy in order to prevent overlapping visits and undue interference with operations. Consultation with partners is conducted on an ongoing basis.

The long range plan attempts to provide some balance, so that a variety of functions, activities and organizational entities are covered annually through cyclical projects (e.g. Financial Management and Control, Residential Care, and Organizational Governance). Follow-up to findings also contribute to current and future year planning. The plan has some flexibility to allow for requests from management for special studies demanded by unforeseeable circumstances, from central agencies for the Transfer Policy requirements, and for follow-up reviews on the actions taken on recommendations.

AUDIT AND EVALUATION COMMITMENTS

Name of Internal Audit/Evaluation	Type Transfer Payment Policy (Yes)	Status	Expected Completion Date
2006-2007 <i>This is work approved for 2006-2007 currently underway but will likely be released in 2007-2008</i>			
Administered Accounts Phase II	Assurance Audit	In Progress	March 31, 2007
Residential Care - Phase II Atlantic Region	Audit/Evaluation	In Progress	April 30, 2007
Organizational Governance (cyclical) - Phase II (Western Region and Veterans Review and Appeal Board)	Audit/ Evaluation	In Progress	March 31, 2007
Financial Management and Controls (cyclical) - Phase II	Assurance Audit	In Progress	March 31, 2007
IT Security (MITs)	Assurance Audit	In Progress	March 31, 2007
Contracting	Assurance Audit	In Progress	June 30, 2007

Name of Internal Audit/Evaluation	Type Transfer Payment Policy (Yes)	Status	Expected Completion Date
Post Payment Verification	Assurance Audit	In Progress	May 31, 2007
2007-2008			
Conflict of Interest	Audit	Planned	September 30, 2007
FHCPS Adjudication Process	Assurance Audit	Planned	December 31, 2007
FHCPS - POC Analysis	Assurance Audit	Planned	December 31, 2007
Equipment Recycling Program	Assurance Audit	Planned	October 31, 2007
Business Continuity Planning	Assurance Audit	Planned	September 30, 2007
Follow-up of the Audit of Outsourcing of Health Claims Administration	Audit	Planned	March 31, 2008
Management of Medications at Ste. Anne's Hospital	Assurance Audit	Planned	March 31, 2008
Ste. Anne's Hospital - Capital Renovation Project	Assurance Audit	Planned	Ongoing
FHCPS - Special Authorization Units and Treatment Authorization Centres	Audit / Evaluation	Planned	June 30, 2008
Operational Stress Injury Clinics	Audit / Evaluation	Planned	September 30, 2007
Review Redress for the Re-establishment Program of the New Veterans Charter	Evaluation TPP Yes	Planned	February 29, 2008
Funeral and Burial Program (Last Post Fund)	Evaluation TPP Yes	Planned	September 30, 2008
War Veterans Allowance	Evaluation TPP Yes	Planned	September 30, 2008
Canada -Remembers Program (date to be determined) deferred at March 21, 2006 meeting - pending TBS decision	Evaluation TPP Yes	Planned	July 31, 2007
2008-2009			
Service and Program Modernization (The New Veterans Charter) - Formative Evaluation	Evaluation TPP Yes	Planned	To be determined
Human Resources Division (cyclical) - Pay Audit	Assurance Audit	Planned	To be determined
Memorandum of Understanding between Veterans Affairs Canada and the Canada Revenue Agency	Audit	Planned	To be determined
Electronic Link to Report: Reports are not completed yet. Will be posted to Web site when Completed.			
Electronic Link to Internal Audit and Evaluation Plan: To be reviewed and revised end of March 2007.			

Order of priority to be set by the Audit and Evaluation Committee and can change due to risk-based planning or change in priorities. Our Multi-Year Audit and Evaluation Plan is currently under review and should be finalized by March 31, 2007. There may be some changes to the scheduled activities in the updated plan.

SECTION IV – OTHER ITEMS OF INTEREST

Acronyms

AEC	Audit and Evaluation Committee
CBMRP	Canadian Battlefield Memorial Restoration Project
CF	Canadian Forces
DEB	Departmental Executive Board
DND	Department of National Defence
EPA	Effective Project Approval
HR	Human Resources
IT	Information Technology
IT-SSO	Information Technology-Shared Services Organization
ITTD	Information Technology and Telecommunications Division
MAF	Management Accountability Framework
OAG	Office of the Auditor General
OSI	Operational Stress Injuries
OSISS	Operational Stress Injuries Social Support
PAA	Program Activity Architecture
PCP	Partnership Contribution Program
PSES	Public Service Employee Survey
PSMA	<i>Public Service Modernization Act</i>
RCMP	Royal Canadian Mounted Police
SDS	Sustainable Development Strategy
SMC	Senior Management Committee
TBS	Treasury Board Secretariat
VAC	Veterans Affairs Canada
VRAB	Veterans Review and Appeal Board

Web Sites

The following Web sites will provide more detailed information on material provided in this report. If further information is required, contact may be made through our general enquiries lines listed on the last page of this report.

Audit and Evaluation Reports:

www.vac-acc.gc.ca/general/sub.cfm?source=department/reports/deptaudrep

Canada Remembers:

www.vac-acc.gc.ca/remembers/

Clients:

www.vac-acc.gc.ca/clients/

DND-VAC Centre for the Support of Injured Members, Injured Veterans and their Families:

www.dnd.ca/hr/thecentre/engraph/home_e.asp

Human Resources Five-Year Strategic Plan:

www.vac-acc.gc.ca/general/sub.cfm?source=department/reports

Mental Health:

www.vac-acc.gc.ca/clients/sub.cfm?source=mhealth

National Client Satisfaction Survey:

www.vac-acc.gc.ca/general/sub.cfm?source=department/reports/ncss05

New Veterans Charter:

www.vac-acc.gc.ca/clients/sub.cfm?source=Forces/nvc

On-line Services:

www.vac-acc.gc.ca/clients/sub.cfm?source=e_services

Providers and Professionals:

www.vac-acc.gc.ca/providers

Regulations:

www.vac-acc.gc.ca/general/sub.cfm?source=department/Legislation

Royal Canadian Mounted Police:

www.vac-acc.gc.ca/clients/sub.cfm?source=rcmp

Ste. Anne's Hospital:

www.vac-acc.gc.ca/general/sub.cfm?source=steannes

Strategic Plan (Veterans Affairs Canada):

www.vac-acc.gc.ca/general/sub.cfm?source=department/reports

Strategic Plan (Veterans Review and Appeal Board):

www.vrab-tacra.gc.ca/VRAB-TACRA_Documents.htm

Sustainable Development Strategy:

www.vac-acc.gc.ca/general/sub.cfm?source=department/reports

Veterans Affairs Canada:

www.vac-acc.gc.ca/general/

Veterans Review and Appeal Board:

www.vrab-tacra.gc.ca

Youth and Educators:

www.vac-acc.gc.ca/youth/

General Inquiries

If you wish to make a general enquiry about Veterans Affairs Canada, its programs or services, please call 1-866-522-2122. If you wish to make a general enquiry about Veterans Review and Appeal Board, please call 1-800-450-8006.

Portfolio Publications

The Portfolio produces a variety of publications on its programs and services. Copies of these publications can be obtained from your nearest Veterans Affairs Canada district or regional office.

Our staff in Corporate Planning are responsible for coordinating the development of this report, the associated Performance Report, as well as a number of other departmental reports. These are available on-line at:

www.vac-acc.gc.ca/general/sub.cfm?source=department/reports. For more information or if you have any questions, please contact:

Manager, Portfolio Planning
Corporate Planning Directorate
Service Management Division
Veterans Affairs Canada
P.O. Box 7700 (I.B. 030)
Charlottetown, PE C1A 8M9
Telephone: 902 626-2921
Facsimile: 902 368-0437
Electronic Mail: plan@vac-acc.gc.ca

Demandes de renseignements généraux

Si vous désirez faire une demande de renseignements généraux au sujet du Ministère, de ses programmes ou de ses services, veuillez composer le 1-866-522-2022. Si vous désirez faire une demande de renseignements généraux au sujet du Tribunal des anciens combattants (révision et appel), veuillez composer le 1-877-368-0859.

Publications du Portefeuille

Le Portefeuille produit toute une gamme de documents sur ses programmes et services. Vous pouvez en obtenir un exemplaire au bureau de district ou au bureau régional d'Anciens Combattants Canada de votre localité.

Le personnel de la Planification ministérielle est chargé de coordonner la préparation du présent rapport, du Rapport sur le rendement, et de nombreux autres rapports ministériels. On peut consulter ces rapports à l'adresse suivante : www.vac-acc.gc.ca/general_f/sub.cfm?source=departement/reports. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez contacter :

Gestionnaire, Priorités stratégiques et Planification
Planification ministérielle

Anciens Combattants Canada

C.P. 7700

Charlottetown (I.-P.-É.) C1A 8M9

Téléphone : 902-626-2921

Télcopieur : 902-368-0437

Courriel : plan@vac-acc.gc.ca

Services en direct

www.vac-acc.gc.ca/clients_f/sub.cfm?source=e_services

Sondage national sur la satisfaction de la clientèle

www.vac-acc.gc.ca/general_f/sub.cfm?source=departement/reports/ncss05

Stratégie de développement durable

www.vac-acc.gc.ca/general_f/sub.cfm?source=departement/reports

Tribunal des anciens combattants (révision et appel)

www.vrab-tacra.gc.ca

Sites Web

Les sites Web suivants complètent l'information fournie dans le présent rapport. Pour tout complément d'information, veuillez communiquer avec nous aux numéros des lignes de renseignements généraux indiqués à la dernière page du rapport.

Anciens combattants Canada

www.vac-acc.gc.ca/general/f/

Clients

www.vac-acc.gc.ca/clients/f/

Fournisseurs et professionnels

www.vac-acc.gc.ca/providers/f/

Gendarmerie royale du Canada

www.vac-acc.gc.ca/clients_f/sub.cfm?source=rcmp

Hôpital Sainte-Anne

www.vac-acc.gc.ca/general_f/sub.cfm?source=steannes

La nouvelle Charte des anciens combattants

www.vac-acc.gc.ca/clients_f/sub.cfm?source=Forces/nvc

Le Canada se souvient

www.vac-acc.gc.ca/remembers/f/

Le Centre MDN-ACC pour le soutien des militaires et vétérans blessés et leurs

familles

www.dnd.ca/hr/thecentre/irgraph/home_f.asp

Les jeunes et les éducateurs

www.vac-acc.gc.ca/youth/f/

Plan stratégique (Anciens Combattants Canada)

www.vac-acc.gc.ca/general_f/sub.cfm?source=departement/reports

Plan stratégique (Tribunal des anciens combattants (révision et appel))

www.vrab-tacra.gc.ca/VRAB-TACRA/Documents_f.htm

Plan stratégique quinquennal des ressources humaines

www.vac-acc.gc.ca/general_f/sub.cfm?source=departement/reports#03

Rapports ministériels de la vérification et de l'évaluation

www.vac-acc.gc.ca/general_f/sub.cfm?source=departement/reports

Règlements

www.vac-acc.gc.ca/general_f/sub.cfm?source=departement/legislation

Santé mentale

www.vac-acc.gc.ca/clients_f/sub.cfm?source=mhealth

SECTION IV - AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT

Acronymes

ACC	Anciens Combattants Canada
ADP	Approbation définitive de projet
BVG	Bureau du vérificateur général
CHD	Comité de la haute direction
CVE	Comité de vérification et d'évaluation
CRM	Conseil de régie du Ministère
DGTT	Direction générale de la technologie de l'information et des télécommunications
FC	Forces canadiennes
GRC	Gendarmerie royale du Canada
MDN	Ministère de la Défense nationale
OSP-TI	Organisation de services partagés en technologie de l'information
RH	Ressources humaines
SAFF	Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux
TACRA	Tribunal des anciens combattants (révision et appel)
TI	Technologie de l'information
TSO	Traumatismes liés au stress opérationnel

Nom de la vérification ou de l'évaluation interne	Type Politique sur les paiements de transfert (Oui)	Vérification	Planifiée	Date d'achèvement prévue
Protocole d'entente entre le ministère des Anciens Combattants et l'Agence du revenu du Canada				
Lien électronique vers le rapport. Les rapports ne sont pas encore terminés. Ils seront affichés sur le site Web dès qu'ils seront achevés.				
Lien électronique vers le Plan de vérification et d'évaluation internes. Examen et révision prévus pour la fin mars 2007.				

L'ordre de priorité sera établi par le Comité de vérification et d'évaluation. Il peut changer en raison des risques inhérents à la planification ou d'un changement des priorités.

Notre plan de vérification et d'évaluation pluriannuel est actuellement en cours de révision et devrait être terminé d'ici le 31 mars 2007. Il se peut qu'il y ait des changements aux activités prévues dans le plan mis à jour.

Nom de la vérification ou de l'évaluation interne	Type paiements de transfert (Oui)	État	Date d'achèvement prévue
Gestion et contrôles financiers (cyclique) - phase II	Vérification d'assurance	En cours	31 mars 2007
Sécurité de la TI (GSTII)	Vérification d'assurance	En cours	31 mars 2007
Passation de marchés	Vérification d'assurance	En cours	30 juin 2007
Processus après paiement	Vérification d'assurance	En cours	31 mai 2007
2007-2008			
Conflit d'intérêts	Vérification	Planifiée	30 septembre 2007
Processus décisionnel du SFTDSS	Vérification d'assurance	Planifiée	31 décembre 2007
SFTDSS - Analyse des PDC	Vérification d'assurance	Planifiée	31 décembre 2007
Programme de recyclage d'équipement	Vérification d'assurance	Planifiée	31 octobre 2007
Planification de la continuité des opérations	Vérification d'assurance	Planifiée	30 septembre 2007
Suivi de la Vérification de l'impartition du traitement des paiements relatifs aux demandes de soins de santé	Vérification	Planifiée	31 mars 2008
Gestion des médicaments à l'Hôpital Sainte-Anne	Vérification d'assurance	Planifiée	31 mars 2008
Hôpital Sainte-Anne - Projet de rénovation des immobilisations	Vérification d'assurance	Planifiée	En cours
SFTDSS - Unités d'autorisation spéciale et centres d'autorisation de traitements	Vérification / Évaluation	Planifiée	30 juin 2008
Cliniques de traitement des blessures liées au stress opérationnel	Vérification / Évaluation	Planifiée	30 septembre 2007
Examen du recours - Programme de réinsertion de la nouvelle Charte des anciens combattants	Évaluation PPT Oui	Planifiée	29 février 2008
Programme de funérailles et d'inhumation (Fonds du Souvenir)	Évaluation PPT Oui	Planifiée	30 septembre 2008
Allocations aux anciens combattants	Évaluation PPT Oui	Planifiée	30 septembre 2008
Programme Le Canada se souvient (date à être déterminée) reporté à une réunion du 21 mars 2006 - en attendant une décision du SCT.	Évaluation PPT Oui	Planifiée	31 juillet 2007
2008-2009			
Modernisation des services et des programmes (nouvelle Charte des anciens combattants) - Évaluation formative	Évaluation PPT Oui	Planifiée	À déterminer
Direction générale des ressources humaines (cyclique) - Vérification de la paie	Vérification d'assurance	Planifiée	À déterminer

Tableau 11 : Vérifications internes et évaluations

Anciens Combattants Canada élabore un plan annuel de vérification et d'évaluation à l'aide d'une approche fondée sur le risque. Ce plan est approuvé par un comité de vérification et d'évaluation, présidé par la sous-ministre. Le plan de vérification et d'évaluation vise à nous assurer que les projets s'alignent au Plan stratégique quinquennal, à l'architecture des activités de programmes et au cadre de responsabilité de la gestion. Le Ministère réalise les projets de vérification et d'évaluation dans les domaines les plus risqués. Pour cibler les secteurs où l'utilisation des ressources disponibles permettrait le mieux d'atteindre les objectifs visés par la vérification et l'évaluation, nous tenons compte de la sélection des projets des critères suivants : l'importance relative, la vraisemblance, la complexité et la sensibilité et la retombée. Durant le classement des engagements proposés, nous tenons des consultations auprès de cadres supérieurs, de gestionnaires de programme et d'employés de la vérification et de l'évaluation. Les constatations et recommandations des vérifications, des évaluations et des examens précédents, de même que l'ampleur des mesures de suivi et correctrices prises par la direction, servent également à évaluer les projets envisagés. Nous comparons les calendriers de vérification à ceux du Bureau du vérificateur général et à ceux de la Stratégie de développement durable d'ACC afin d'éviter que les visites se chevauchent et qu'il y ait perturbation des activités. Nous consultons en permanence les partenaires.

Le plan à long terme tente d'assurer un certain équilibre, de façon que diverses fonctions, activités et entités organisationnelles soient visées chaque année au moyen de projets cycliques (comme la gestion et le contrôle financiers, les soins en établissement et la gouvernance organisationnelle). Le suivi des constatations contribue également à la planification des activités pour l'année en cours et celles à venir.

Le plan offre une certaine souplesse de façon à nous permettre de répondre aux demandes des organismes centraux visant la réalisation d'études spéciales dans le cadre de la Politique de transfert, de demandes de la direction à l'égard d'études spéciales exigées par des circonstances imprévisibles et d'examen de suivi des mesures prises à la suite de recommandations.

ENGAGEMENTS RELATIFS À LA VÉRIFICATION ET À L'ÉVALUATION

Nom de la vérification ou de l'évaluation	Type	Politique sur les paiements de transfert (Oui)	État	Date d'achèvement prévue
interne				
2006-2007				
Travail approuvé pour 2006-2007 et actuellement en cours, mais qui sera probablement publié en 2007-2008.				
Comptes administrés, phase II	Vérification d'assurance	En cours	31 mars 2007	
Soins résidentiels, phase II, région de l'Atlantique	Vérification / Évaluation	En cours	30 avril 2007	
Gouvernance organisationnelle (cyclique) - phase II (Région de l'Ouest et Tribunal d'appel des anciens combattants (révision et appel))	Vérification / Évaluation	En cours	31 mars 2007	

But ministériel en matière de développement durable	
But fédéral en matière de développement durable avec buts d'écologisation des opérations du gouvernement (si applicable)	31 mars 2007/08
Émissions de gaz à effet de serre : Mener une analyse de l'utilisation de véhicules (parc automobile, voitures personnelles, location) par les employés et mettre en œuvre des stratégies pour diminuer les émissions de GES.	
Les émissions sont diminuées.	L'analyse a été menée et les prochaines étapes ont été déterminées.
8. Émissions de gaz à effet de serre : En appui à l'objectif d'ensemble de l'FFPE d'une diminution de 31 p. cent, diminuer les émissions de GES à l'Hôpital Sainte-Anne d'ici 2010.	
Les émissions sont diminuées.	Production d'un rapport annuel sur le pourcentage de réduction des émissions de GES à l'Hôpital Sainte-Anne.
9. Intendance écologiqu : Accroître la sensibilisation à l'égard des problèmes et des solutions liés au développement durable par des communications à l'ensemble des employés.	Les employés sont conscients de l'importance du développement durable.
24	Nombre de communications aux employés.
10. Qualité de vie : Un fort pourcentage des équipes des services aux clients auront fait l'objet d'une accréditation par le truchement du Programme national d'accréditation d'Anciens Combattants Canada d'ici 2010.	
La prestation des services se conforme aux principes et aux pratiques ministérielles qui favorisent à l'intention des clients et de leurs familles un service intégré, cohérent, exemplaire et axé sur la clientèle.	Production d'un rapport annuel sur le pourcentage des équipes des services aux clients qui ont fait l'objet d'une accréditation.
17 p. cent	
11. Qualité de vie : En se fondant sur les résultats de la recherche appliquée, mettre en œuvre des stratégies portant sur les soins continus afin d'améliorer les services de soutien aux anciens combattants, aux personnes âgées et à leurs familles.	
Des décisions informées sur les politiques relatives aux soins continus avec objectif d'améliorer les services de soutien aux anciens combattants, aux personnes âgées et à leurs familles, ainsi que de contribuer à l'élaboration d'une politique nationale portant sur les questions liées aux soins continus.	Production d'un rapport annuel sur les décisions prises par suite des études portant sur les soins continus.
12. Conformité aux règlements : Conformité aux obligations réglementaires fédérales applicables en matière d'environnement à l'Hôpital Sainte-Anne.	
Conformité aux normes fédérales qui appuient un écosystème plus sain.	Accroître la conformité à l'égard des clauses réglementaires en matière d'environnement.
100 p. cent	
13. Gestion des déchets : Augmentation de la quantité de matières recyclées d'ici 2009 à l'Hôpital Sainte-Anne.	
La quantité de déchets diminue.	Diminution en tonnes de déchets produits.
5 p. cent	
14. Eau : Une diminution de la consommation d'eau par pied carré à 5 p. cent d'ici 2009 à l'Hôpital Sainte-Anne.	
Des pratiques plus économes en eau et une utilisation durable de l'eau.	Diminution en litres de l'eau consommée.
1 p. cent	

ACC continuera d'apporter sa contribution à la mise en oeuvre concrète et positive du changement en se montrant écologiquement responsable et en faisant progresser le développement durable. Déposée en décembre 2006, sa quatrième Stratégie de développement durable (SDD) énonce l'engagement du Ministère de fonctionner d'une manière responsable et de réduire son impact sur l'environnement. Dans cette foulée, ACC a consacré ses énergies là où il peut faire une différence. Le présent document contient moins d'engagements que les stratégies antérieures. Les engagements d'ACC sont plus pratiques et réalistes dans les domaines de la gouvernance fédérale, des émissions de gaz à effet de serre, de l'intendance écologique, de la qualité de vie, de la conformité à la réglementation, de la gestion des déchets et de l'eau. Ces domaines sont importants étant donné qu'ACC cherche à mettre en pratique la responsabilité environnementale dans ses activités quotidiennes et à soutenir les progrès dans l'atteinte des objectifs du gouvernement du Canada en matière de développement durable.

Pour assurer la réussite, ACC a aussi élaboré un Cadre de gestion de la mesure du rendement à des fins d'information et de surveillance.

Tableau 10 : Stratégie de développement durable

But ministériel en matière de développement durable		
But fédéral en matière de développement durable avec buts d'écologisation des opérations du gouvernementales (si applicable)		
1.	Gouvernance fédérale : 100 p. cent des gestionnaires du matériel et des employés affectés aux achats suivent la formation sur les achats écologiques d'ici 2010.	
	Mécanismes de gouvernance clairs et efficaces visant à intégrer le développement durable dans le processus décisionnel.	Production d'un rapport annuel sur le pourcentage des gestionnaires du matériel et des employés affectés aux achats ayant suivi la formation.
2.	Gouvernance fédérale : La quantité de produits verts achetés s'accroît de 15 p. cent d'ici 2009.	
	Mécanismes de gouvernance clairs et efficaces visant à intégrer le développement durable au processus décisionnel.	1. Production d'un rapport annuel sur le montant dépensé, et le nombre de contrats passés par rapport à l'objectif d'achats. 2. Détermination des résultats environnementaux associés.
3.	Gouvernance fédérale : Mener une analyse de l'utilisation du papier et mettre en oeuvre des stratégies afin de réduire l'utilisation du papier.	
	Mécanismes de gouvernance clairs et efficaces visant à intégrer le développement durable au processus décisionnel.	Diminuer la quantité de papier achetée.
4.	Gouvernance fédérale : Mener une analyse de l'inventaire des imprimantes et photocopieuses et mettre en oeuvre des stratégies afin de partager les ressources et d'utiliser des appareils multifonctionnels.	
	Mécanismes de gouvernance clairs et efficaces visant à intégrer le développement durable au processus décisionnel.	Préparation d'un rapport annuel sur la réduction du nombre d'imprimantes et de photocopieuses n'ayant pas la capacité duplex.
5.	Émissions de gaz à effet de serre : Réduire par 15 p. cent par rapport aux niveaux de 2002-2003, des émissions de GES par véhicule-kilomètre du parc automobile d'Anciens Combattants d'ici 2010.	
	Les émissions sont diminuées.	Moyenne annuelle des émissions de GES par véhicule-kilomètre.
6.	Émissions de gaz à effet de serre : Toute l'essence achetée pour des véhicules routiers du gouvernement fédéral sera à base d'éthanol.	
	Les émissions sont diminuées.	Pourcentage des litres d'essence achetés pour les véhicules routiers du gouvernement fédéral qui sont à base d'éthanol.

Tableau 9 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert

Au cours des trois prochaines années, Anciens Combattants Canada devra gérer les programmes de paiements de transfert suivants, qui dépassent cinq millions de dollars :

(Millions de \$)	Prévision des dépenses 2006-2007	Dépenses prévues 2007-2008	Dépenses prévues 2008-2009	Dépenses prévues 2009-2010
Pensions et indemnités d'invalidité et de décès	1 777,0	1 822,4	1 842,2	1 840,6
Indemnités et prestations d'invalidité	199,1	200,3	190,4	179,8
Allocation pour perte de revenus et prestation de retraite supplémentaire	14,9	30,3	33,8	27,9
Allocation aux anciens combattants / Allocation de guerre pour les civils	19,6	17,7	16,4	15,2
Programme pour l'autonomie des anciens combattants	295,0	296,3	302,9	305,5
Le Fonds du Souvenir	14,8	14,8	14,8	14,8
Commission des sépultures de guerre du Commonwealth	9,0	8,6	8,6	8,6

Pour tout complément d'information sur les programmes de paiements de transfert ci-dessus, veuillez consulter le site Web suivant : www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/p3_f.asp

Tableau 8 : Renseignements sur les dépenses de projets

ACC a reçu une approbation définitive de projet (ADP) pour les deux projets suivants :

(Millions de \$)					
Prévisions des dépenses jusqu'au 31 mars 2007	Coût total estimatif actuel	Dépenses prévues 2007-2008	Dépenses prévues 2008-2009	Dépenses prévues 2009-2010	Besoins pour les exercices ultérieurs
Prestations et services de soins de santé et de réinsertion					
Rénovation de l'Hôpital Sainte-Anne (prévision)	114,3	53,0	23,2	20,0	18,1
Elaboration de programmes du Souvenir					
Projet de restauration des monuments en Europe	30,0	29,6	0,4	-	-

L'achèvement du projet de restauration des monuments en Europe est prévu pour tot dans l'année financière 2007-2008, le coût total s'élevant à 30 millions de dollars. Les fonds mentionnés ci-dessus pour le projet de rénovation de l'Hôpital Sainte-Anne sont basés sur l'ADP révisée, approuvée par le Conseil du Trésor le 7 décembre 2006, qui prévoyait un coût total de 114,3 millions de dollars. Pour tout complètement d'information sur les projets susmentionnés, veuillez consulter le site Web suivant : www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/20072008/p3a_fasp.

Tableau 7 : Plan de réglementation du ministère

Initiative réglementaire	Résultats prévus	Plans d'exécution
Reglements sur l'inhumation des anciens combattants, 2005	<ul style="list-style-type: none">• Augmentation du nombre d'exemptions immobilières pour les survivants et les personnes à charge• Augmentation des taux de base pour l'inhumation et les funérailles• Limitation à un montant maximal du coût de la notice nécrologique• Limitation à un montant maximal du paiement du membre du clergé ou de la collectivité qui préside la cérémonie• Paiement d'un montant de prestation minimal	<ul style="list-style-type: none">• Aucune modification des processus opérationnels n'est nécessaire pour atteindre le résultat prévu.• Des processus réglementaires normaux seront suivis pour l'application des règlements.• Les modifications techniques et administratives recherchées actuellement rendront les règlements plus faciles à interpréter qu'auparavant.
Cote d'importance		
Classé comme modéré. Les répercussions financières comprendraient des dépenses de près de deux millions de dollars par année. Quant aux répercussions sociales, les règlements proposés auraient un effet favorable sur les survivants âgés et à faible revenu des personnes admissibles.		
Sommaire		
La période 2005-2006 a été une période intense d'initiatives législatives et réglementaires importantes et massives autour de la nouvelle Charte des anciens combattants. L'objectif du Ministère en 2006-2007 et jusqu'en 2007-2008 continue d'être la mise en oeuvre et l'évaluation des nouveaux programmes, à mesure que la clientèle et le personnel s'adaptent à l'initiative de modernisation. On étudie actuellement un certain nombre de modifications et de questions réglementaires, mais comme elles en sont au début de la prise en considération et de l'élaboration, il est trop tôt pour faire rapport à leur sujet dans l'édition de cette année du Rapport sur les plans et les priorités.		

Tableau 6 : Besoins en ressources par direction ou secteur

(Millions de \$)									
Tribunal des anciens combattants (révision et appel) en matière des pensions d'invalidité et des indemnités	Elaboration de programmes du Souvenir	Prestations et services de soins de santé et de réinsertion	Pensions, allocations, indemnités d'invalidité et de décès, et de soutien financier	2007-2008					
				Total					
				Secteur des services aux anciens combattants	2 128,3	1 093,1	-	-	3 221,4
				Secteur des programmes publics et communications	3,0	2,5	46,8	0,2	52,5
				Secteur des services ministériels	34,7	27,7	4,9	2,0	69,3
				Haute direction*	16,6	5,4	1,2	0,5	23,7
				Tribunal des anciens combattants (révision et appel)			-	11,0	11,0
TOTAL				2 182,6	1 128,7	52,9	13,7	3 377,9	

La haute direction comprend les Services exécutifs, Bureau des services juridiques des pensions, Vérification et évaluation, l'avocat général, le Bureau de règlement précoce des conflits et Planification des politiques et Liaison.

Tableau 5 : Sources des revenus non disponibles

(Millions de \$)	Prévisions des revenus 2006-2007	Revenus prévus 2007-2008	Revenus prévus 2008-2009	Revenus prévus 2009-2010
Programme d'Anciens Combattants Canada				
Prestations et services de soins de santé et de réinsertion				
Hôpital Sainte-Anne : Frais d'hospitalisation imputés au régime provincial du Québec (service prévu par règlement)	14,2	14,2	14,2	14,2
Hôpital Sainte-Anne : Repas régime (autres biens et services)	0,3	0,4	0,4	0,4
Hôpital Sainte-Anne : Soins à domicile (soins prévus par règlement)	3,6	3,7	3,8	3,9
Pensions, allocations, indemnités d'invalidité et de décès, et soutien financier				
Recouvrement des pensions de gouvernements étrangers	3,2	3,2	3,2	3,2
Remboursement des charges des exercices précédents	9,5	9,5	9,5	9,5
Autre	0,5	0,5	0,5	0,5
Total - revenus non disponibles	31,3	31,5	31,6	31,7

Tableau 4 : Sommaire des dépenses en capital, par activité de programme

(Millions de \$)	Prévisions des dépenses	Dépenses prévues	Dépenses prévues	Dépenses prévues
2006-2007	2007-2008	2008-2009	2009-2010	
Programme d'Anciens Combattants Canada				
Pensions, allocations, indemnités d'invalidité et de décès, et soutien financier	-	-	-	-
Prestations et services de soins de santé et de réinsertion	11,0	22,8	19,7	17,7
Elaboration de programmes du Souvenir	9,5	0,4	-	-
Total partiel	20,5	23,2	19,7	17,7
Programme du Tribunal des anciens combattants (révision et appel)				
Tribunal des anciens combattants (révision et appel) en matière des pensions d'invalidité et des indemnités	-	-	-	-
Total partiel	-	-	-	-
Total	20,5	23,2	19,7	17,7

Tableau 3 : Services reçus à titre gracieux

(Millions de \$)		2007-2008
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	14,1	
Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le SCT (hors des fonds renouvelables)	15,0	
Indemnisation des victimes d'accidents du travail assurée par Ressources humaines et Développement social Canada	0,5	
Traitements et dépenses connexes liés aux services juridiques fournis par Justice Canada	1,2	
Autre	30,8	
Services reçus à titre gracieux pour 2007-2008		30,8

RAPPORT SUR LES PLANS ET LES PRIORITÉS POUR 2007-2008

		(Millions de \$)	
Poste voté ou législatif	Libellé tronqué pour le poste voté ou législatif	Budget principal 2007-2008	Budget 2006-2007 précédent
1	Dépenses de fonctionnement - Anciens Combattants Canada	905,9	856,8
5	Dépenses en capital - Anciens Combattants Canada	22,8	32,0
10	Subventions et contributions - Anciens Combattants Canada	2 397,6	2 264,4
15	Dépenses de fonctionnement - Tribunal des anciens combattants (révision et appel) - Anciens Combattants Canada	9,5	9,4
(S)	Crédits de soutien à la réintégration en vertu de l'article 8 de la Loi sur les indemnités de service de guerre	-	-
(S)	Remboursement, aux termes de l'article 15 de la Loi sur les indemnités de service de guerre, des rajustements de compensation faits conformément à la Loi sur les terres destinées aux anciens combattants	-	-
(S)	Redressement de la provision actuarielle de l'assurance des soldats de retour au pays	-	-
(S)	Redressement de la provision actuarielle de l'assurance des anciens combattants	0,2	0,2
(S)	Ministre des Anciens Combattants recevant un salaire et une allocation automobile	0,1	0,1
(S)	Contributions aux avantages sociaux des employés	39,6	39,9
	Total pour le Portefeuille	3 375,7	3 202,8

(Millions de \$)				
Prévision des dépenses	Dépenses prévues	Dépenses prévues	Dépenses prévues	Dépenses prévues
2006-2007	2007-2008	2008-2009	2009-2010	
				Autre :
				Economies prévues en coûts d'achat ¹
(0,2)				Frais réduits du nouveau gouvernement
(0,7)				Bloqué : report des capitaux essentiels ²
(2,1)				Régime de prestations aux employés (RPE)
1,1				<i>Total des ajustements</i>
(1,9)				
3 291,2	3 377,9	3 392,6	3 370,4	Total des dépenses prévues
(31,3)	(31,5)	(31,6)	(31,7)	Moins : Revenus non disponibles
32,2	30,8	30,8	30,8	Plus : Coût des services reçus à titre gracieux
3 292,1	3 377,2	3 391,8	3 369,5	Total des dépenses pour le Portefeuille
3 718	3 696	3 681	3 681	Équivalents temps plein

- ¹ Ce montant reflète les réductions des dépenses prévues du Ministère pour l'exercice 2006-2007 découlant des initiatives conçues pour améliorer les marchés publics.
- ² Les ressources pour le projet de rénovation de l'Hôpital Sainte-Anne ont été reportées de l'exercice 2006-2007 aux exercices futurs en fonction des calendriers de projet révisés.

Tableau 1 : Dépenses prévues du Portefeuille et équivalents temps plein

(Millions de \$)				
Prévision des dépenses	2006-2007	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Dépenses prévues	Dépenses prévues	Dépenses prévues	Dépenses prévues	Dépenses prévues
Pensions, allocations, indemnités d'invalidité et de décès, et soutien financier	2 064,8	2 182,4	2 193,8	2 175,3
Prestations et services de soins de santé et de réinsertion	1 062,8	1 128,5	1 134,7	1 121,0
Elaboration de programmes du Souvenir	61,5	51,1	50,5	50,5
Tribunal des anciens combattants (révision et appel) en matière des pensions d'invalidité et des indemnités	13,7	13,7	13,6	13,6
Dépenses non budgétaires du Budget principal des dépenses (brut)	3 202,8	3 375,7	3 392,6	3,360,4
Total du Budget principal des dépenses	3 202,8	3 375,7	3 392,6	3 360,4
Rajustements (Dépenses prévues non incluses dans le Budget principal des dépenses):				
Fonds pour les augmentations salariales prévues à la suite de la négociation de nouvelles conventions collectives	3,0			
Financement en vue de rendre hommage aux héros militaires du Canada en commémorant le 90 ^e anniversaire de la bataille de Vimy et le décès des derniers anciens combattants de la Première Guerre mondiale	4,9	1,4		
Augmentation de la subvention destinée aux pensions d'invalidité et de décès.	79,5			
Augmentation du financement destiné à fournir des soins à domicile pour les anciens combattants et pour les dispensateurs de soins admissibles, ainsi qu'à fournir des soins intermédiaires aux anciens combattants résidant dans les établissements communautaires.	15,0			
Fonds pour les frais juridiques liés au recours collectif concernant l'administration des comptes des anciens combattants (poursuite Authorsen)	5,3			
La Charte des anciens combattants - paiements à titre gracieux aux survivants attribuables au service militaire entre le 13 mai 2005 et le 31 mars 2006	1,0			
Fonds pour des infrastructures essentielles en vue de la rénovation de l'Hôpital Sainte-Anne et de la restauration des monuments commémoratifs canadiens de la Première Guerre mondiale en Europe	1,0	0,4		
Vérifications internes/États financiers vérifiés	0,4	0,4		
Autres dépenses	1,7			
Report du budget de fonctionnement (articles horizontaux)	4,1			
Somme brute	3 318,7	3 377,9	3 392,6	3 370,4
Moins les autorisations de dépenser du crédit (25,6)	(25,6)			
Montant net	3 293,1	3 377,9	3 392,6	3 370,4

Liens du ministère aux secteurs de résultats du gouvernement du Canada

2007-2008											
(Millions de \$)	Budgétaire							Non budgétaire			
Activité de programme	Depenses de Fonctionnement	Depenses en capital	Subventions	Contributions et autres paiements de transfert	Depenses budgétaires brutes	Moins : Revenus non disponibles	Depenses budgétaires nettes	Prêts, dotations en capital et avances	Total pour le Budget principal	Rajustements (depenses prévues non indiquées dans le Budget principal)	Total des depenses prévues
Résultat stratégique n. 1 : Les anciens combattants et les autres clients admissibles atteignent un niveau de bien-être idéal grâce à des programmes et des services qui soutiennent les soins et les traitements qui leur sont apportés de même que leurs besoins en matière d'autonomie et de réinsertion											
Pensions, allocations, indemnités d'invalidité et de décès, et soutien financier	106,6	-	2 075,8	-	2 182,4	-	2 182,4	-	2 182,4	0,2	2 182,6
Prestations et services de soins de santé et de réinsertion	809,4	22,8	-	296,3	1 128,5	-	1 128,5	-	1 128,5	0,2	1 128,7
Résultat stratégique n. 2 : Les Canadiens et les Canadiennes se souviennent de ceux et celles qui ont servi le Canada en temps de guerre et de paix, et en situation de conflit armé, et leur témoignent de la reconnaissance											
Elaboration de programmes du Souvenir	25,4	-	23,5	2,2	51,1	-	51,1	-	51,1	1,8	52,9
Résultat stratégique n. 3 : Règlement juste et efficace des appels relatifs aux pensions et indemnités d'invalidité et de l'allocation aux anciens combattants déposés par les anciens combattants du temps de guerre, les vétérans et membres des Forces canadiennes, les clients de la GRC, les civils et les membres de leur famille admissibles.											
Tribunal des anciens combattants (révision et appel) en matière des pensions d'invalidité et des indemnités	13,7	-	-	-	13,7	-	13,7	-	13,7	-	13,7
Total	955,1	22,8	2 099,3	298,5	2 247,2	-	3 375,7	-	3 375,7	2,2	3 377,9

L'activité de Pensions, allocations, indemnités d'invalidité et de décès, et soutien financier contribue à la réalisation du secteur de résultat du gouvernement du Canada « La sécurité du revenu et l'emploi pour les Canadiens et Canadiennes ».

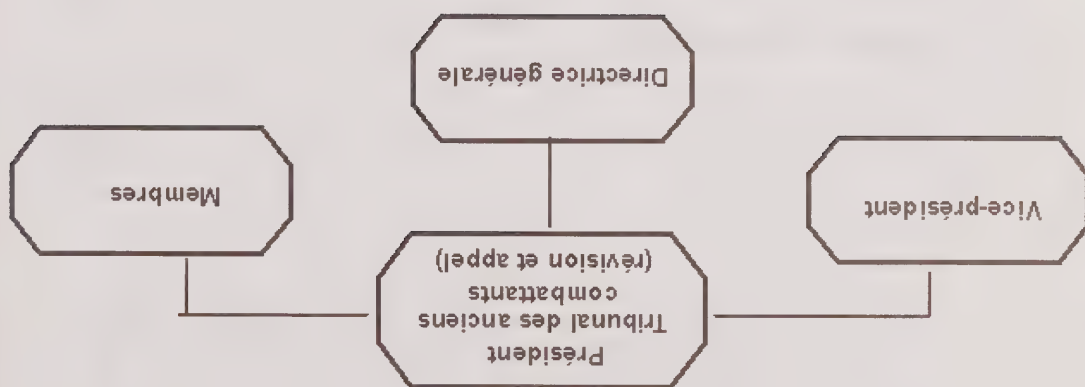
L'activité de Prestations et services de soins de santé et de réinsertion contribue à la réalisation du secteur de résultat du gouvernement du Canada « Des Canadiens et Canadiennes en santé ».

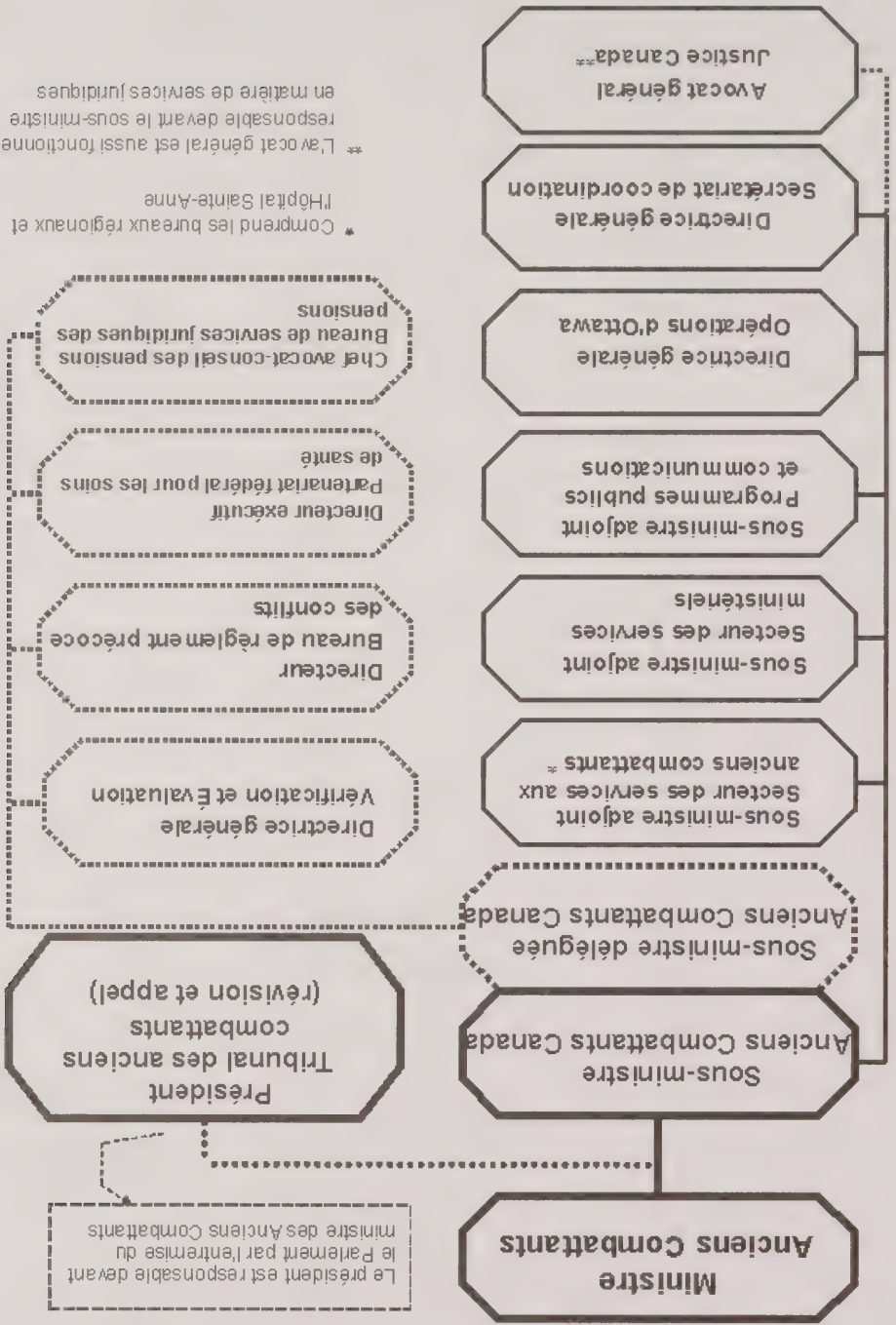
L'activité d'Elaboration de programmes du Souvenir contribue à la réalisation du secteur de résultat du gouvernement du Canada « Une culture et un patrimoine canadiens dynamiques ».

L'activité de Tribunal des anciens combattants (révision et appel) en matière des pensions d'invalidité et des indemnités contribue à la réalisation du secteur de résultat du gouvernement du Canada « La sécurité du revenu et l'emploi pour les Canadiens et Canadiennes ».

Organigramme du Tribunal des anciens combattants (révision et appel)

RAPPORT SUR LES PLANS ET LES PRIORITÉS POUR 2007-2008





* Comprend les bureaux régionaux et l'Hôpital Sainte-Anne

** L'avocat général est aussi fonctionnellement responsable devant le sous-ministre en matière de services juridiques

examine les programmes, les finances, les systèmes et les politiques relatives aux ressources humaines du Ministère ainsi que les plans et les résultats des mises en œuvre. Cette tribune favorise également l'échange vertical et horizontal de renseignements et les discussions sur l'organisation, les programmes et les événements ou les initiatives de commémoration.

Le rôle du Comité de vérification et d'évaluation dans l'ensemble du Portefeuille est notamment d'approuver le Plan de vérification et d'évaluation, d'offrir des conseils en matière de gestion des risques, de consolider l'autonomie, l'objectivité et l'efficacité des postes de vérification et d'évaluation internes, de mettre en évidence la responsabilité des gestionnaires et de faciliter la communication sur les fonctions internes de vérification et d'évaluation entre la haute direction, les organismes centraux et le Bureau du vérificateur général (BVG). Le CVE est composé de la sous-ministre d'ACC (présidente), de la sous-ministre déléguée, des membres de la haute direction du Ministère désignés par la sous-ministre et du président du Tribunal des anciens combattants (révision et appel). Le Secrétariat du Conseil du Trésor et le BVG siègent à ce comité à titre d'observateurs.

Le Tribunal des anciens combattants (révision et appel) a une équipe de la haute direction dont les membres sont : le président, la vice-présidente, la directrice générale, la directrice, Services juridiques, et le directeur, Développement professionnel et services consultatifs. Cette équipe apporte son leadership et offre des conseils stratégiques en ce qui a trait à l'exécution du programme du Tribunal et règle les problèmes émergents.

Les organigrammes des pages suivantes indiquent la structure d'Anciens Combattants, en rappelant que la sous-ministre et la sous-ministre déléguée assument la direction globale du Ministère. Le président assume la responsabilité globale du fonctionnement du Tribunal des anciens combattants (révision et appel).

SECTION III - INFORMATION ADDITIONNELLE

Renseignements sur l'organisation

Mandats du Portefeuille

Le mandat d'ACC découle de lois, de décrets du conseil et de règlements, notamment la *Loi sur le ministère des Anciens Combattants*, qui attribue au ministre des Anciens Combattants les responsabilités suivantes :

« [...] aux soins, au traitement ou à la réinsertion dans la vie civile de personnes ayant servi soit dans les Forces canadiennes ou dans la marine marchande du Canada, soit dans la marine, la marine marchande, l'armée de terre ou l'aviation de Sa Majesté, de personnes qui ont pris part, d'une autre manière, à des activités reliées à la guerre, et de personnes désignées [...] aux soins de leurs survivants ou des personnes à leur charge [...] ».

Le Tribunal des anciens combattants (révision et appel) détient le pouvoir entier et exclusif de recevoir toutes les demandes de révision ou d'appel qui peuvent lui être soumises conformément à la *Loi sur les pensions*, à la *Loi sur les allocations aux anciens combattants* et à d'autres lois du Parlement.

Responsabilisation

Le ministre des Anciens Combattants est appuyé par une sous-ministre et une sous-ministre déléguée, qui relève directement de la sous-ministre. Le Ministère comporte trois secteurs et deux directions générales qui relèvent de la sous-ministre tandis que quatre directions générales relèvent directement de la sous-ministre déléguée. La sous-ministre est également fonctionnellement responsable de l'avocat général qui lui fournit les services juridiques.

Le Tribunal des anciens combattants (révision et appel) est dirigé par un président qui en est l'administrateur en chef et qui est responsable devant le Parlement par l'entremise du ministre des Anciens Combattants. Le président du Tribunal est appuyé par un vice-président, autant que 29 personnes nommées à temps plein par le gouverneur en conseil et par un directeur général.

Comités de la haute direction

Anciens Combattants Canada dispose de trois comités : le Comité de la haute direction (CHD), le Conseil de régie du Ministère (CRM) et le Comité de vérification et d'évaluation (CVE).

Le Comité de la haute direction d'Anciens Combattants Canada est présidé par la sous-ministre. Le CHD est le comité de surveillance et de décision de la haute direction du Ministère. Il est composé de la sous-ministre, de la sous-ministre déléguée, de tous les sous-ministres adjoints, de trois directrices générales et de l'avocat général.

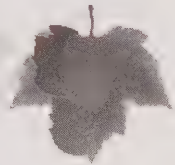
Le Conseil de régie du Ministère est présidé par la sous-ministre et est composé des membres de la haute direction jusqu'aux directeurs généraux inclus. Le CRM

Résultat stratégique n° 3 :

Règlement juste et efficace des appels relatifs aux pensions et indemnités d'invalidité et de l'allocation aux anciens combattants déposés par les anciens combattants du temps de guerre, les vétérans et membres des Forces canadiennes, les clients de la GRC, les civils et les membres de leur famille admissibles.

Activité de programme n° 3.1 :

Tribunal des anciens combattants (révision et appel) en matière des pensions d'invalidité et des indemnités



Le Tribunal des anciens combattants (révision et appel) offre aux anciens combattants du temps de guerre, aux vétérans et aux militaires des Forces canadiennes admissibles, aux clients de la GRC ainsi qu'aux civils admissibles et à leurs familles la possibilité de demander audience en révision et en appel pour assurer l'équité du processus décisionnel relatif aux demandes de pensions d'invalidité, d'indemnités d'invalidité et d'allocations aux anciens combattants.

Le Tribunal a pleine compétence pour entendre, déterminer et traiter toutes les demandes de révision et d'appel qui lui sont présentées conformément à la *Loi sur les pensions* et à la *Loi sur les allocations aux anciens combattants* et d'autres lois adoptées par le Parlement. L'objectif du Tribunal est d'assurer que les clients reçoivent les avantages auxquels ils ont droit de façon efficace, équitable et en tenant compte des éléments de preuve fournis et conformément aux lois en vigueur. Le résultat attendu liant l'activité de programme au résultat de programme correspondant est le suivant :

- Équité des programmes des pensions d'invalidité, des indemnités d'invalidité et des allocations aux anciens combattants.
- Le Tribunal évalue le respect de son résultat stratégique tous les trois mois afin de confirmer l'indicateur de rendement :
- Pourcentage des décisions de la Cour fédérale du Canada qui confirment les objectifs du Tribunal.

RESSOURCES HUMAINES ET FINANCIÈRES

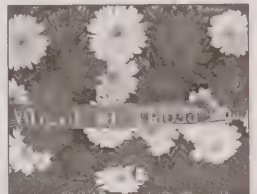
(Millions de \$)		Équivalents temps plein				Tribunal des anciens combattants (révision et appel)	
2007-2008	Dépenses	ETP	Dépenses	ETP	143	13,7	143
	Prévues		Prévues				
2008-2009		2009-2010				143	13,6
	Dépenses	ETP	Dépenses	ETP			
	Prévues		Prévues				

Résultat stratégique n° 2 :

Les Canadiens et Canadiennes se souviennent de ceux et celles qui ont servi le Canada en temps de guerre et de paix, et en situation de conflit armé, et leur témoignent de la reconnaissance

Activité de programme n° 2.1 :

Elaboration de programmes du Souvenir



Les programmes du Souvenir visent à perpétuer le souvenir des réalisations et des sacrifices de ceux et celles qui ont servi le Canada en temps de guerre et de paix, et en situation de conflit armé; à inciter les collectivités à commémorer ces réalisations et ces sacrifices, et à sensibiliser les collectivités à leur importance dans la vie des Canadiens et Canadiennes d'aujourd'hui. Cette activité de programme est financée grâce à des contributions, à des subventions et au budget de fonctionnement.

La mission d'ACC est également de garder bien présent à la mémoire des Canadiens et des Canadiennes le souvenir des exploits et sacrifices des anciens combattants du Canada. Le résultat attendu liant l'activité de programme au résultat stratégique correspondant est le suivant :

- Les Canadiens et les Canadiennes qui participent aux commémorations comprennent et connaissent la valeur des réalisations et des sacrifices de personnes qui ont servi le Canada en temps de guerre, de conflit armé et de paix. La stratégie d'évaluation du rendement du Ministère servant à rendre compte du résultat attendu comprend l'évaluation à intervalles réguliers de l'indicateur de rendement suivant :
- Pourcentage de Canadiens et Canadiennes qui connaissent les activités de commémoration et qui y prennent part.

RESSOURCES HUMAINES ET FINANCIÈRES

(Millions de \$)		2007-2008		2008-2009		2009-2010	
Équivalents temps plein	Dépenses	ETP	Dépenses	ETP	Dépenses	ETP	
	Prévues	162	Prévues	50,5	Prévues	50,5	
Anciens Combattants Canada		52,9	162	50,5	156	50,5	
						156	

- Pourcentage des clients interrogés qui étaient satisfaits des avantages et des services qu'ils avaient reçus.

RESSOURCES FINANCIÈRES ET HUMAINES

(Millions de \$)	2007-2008		2008-2009		2009-2010	
	Dépenses prévues	ETP	Dépenses prévues	ETP	Dépenses prévues	ETP
Équivalents temps plein	2 182,6	1 261	2 193,8	1 256	2 175,3	1 256
Anciens Combattants Canada						

Activité de programme n° 1.2 :

Prestations et services de soins de santé et de réinsertion

Anciens Combattants Canada offre des avantages médicaux, un programme pour l'autonomie des anciens combattants, des soins de longue durée et des mesures de soutien à la réadaptation et à la réinsertion dans la vie civile aux anciens combattants et à d'autres clients admissibles. Le programme de soins de santé vise à améliorer la qualité de vie des clients d'ACC, à favoriser l'autonomie et à offrir un continuum de soins pour faire en sorte que les clients demeurent à leur domicile et au sein de leur collectivité. Cette activité de programme est financée grâce au budget de fonctionnement et à des contributions.



La mission d'ACC est notamment d'offrir des services et des avantages exemplaires axés sur les besoins de nos clients, en reconnaissance de leur dévouement pour le Canada. Le résultat attendu liant l'activité de programme au résultat de programme correspondait est le suivant :

- Les anciens combattants et les autres clients admissibles reçoivent des soins de santé et des services de réadaptation qui contribuent à leur bien-être
- Le rendement du Ministère sur le plan des prestations et services de soins de santé et de réinsertion offerts aux clients est mesuré en fonction des indicateurs de rendement suivants :

- Dépenses totales du Programme de choix
- Nombre total de contrats de services nécessaires pour administrer les dépenses du programme
- Taux de conformité avec les normes et les processus administratifs du Ministère
- Dépenses totales en matière de réadaptation et d'assistance professionnelle.

RESSOURCES FINANCIÈRES ET HUMAINES

(Millions de \$)	2007-2008		2008-2009		2009-2010	
	Dépenses prévues	ETP	Dépenses prévues	ETP	Dépenses prévues	ETP
Équivalents temps plein	1 128,7	2 130	1 134,7	2 126	1 131,0	2 126
Anciens Combattants Canada						

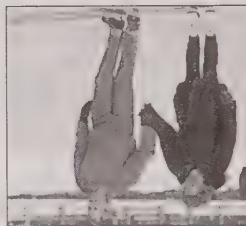
SECTION II - ANALYSE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE

Résultat stratégique n° 1 :

Les anciens combattants et les autres clients admissibles atteignent un niveau de bien-être idéal grâce à des programmes et des services qui soutiennent les soins et les traitements qui leur sont apportés de même que leurs besoins en matière d'autonomie et de réinsertion.

Activité de programme n° 1.1 :

Pensions, allocations, indemnités d'invalidité et de décès, et soutien financier



ACC offre aux personnes admissibles des pensions ou des indemnités d'invalidité ou de décès, ainsi qu'un soutien financier à titre d'indemnisation pour des difficultés en raison d'invalidités et de pertes de revenu. ACC dispose d'une gamme complète et intégrée de programmes d'indemnisation et de bien-être visant à appuyer ses clients. Figurent au nombre de ces clients : les anciens combattants de la Première Guerre mondiale et de la Seconde Guerre mondiale, les anciens combattants de la guerre de Corée, les anciens combattants de la marine marchande, les vétérans des Forces canadiennes, les membres des Forces canadiennes, les conjoints de fait, certains civils et les survivants et personnes à charge du personnel militaire et civil. De plus, ACC administre les pensions d'invalidité pour la Gendarmerie royale du Canada, en vertu d'un protocole d'entente. Cette activité de programme est financée grâce au budget de fonctionnement et à des subventions.

La mission d'ACC est d'offrir des services et des avantages exemplaires axés sur les clients et répondant à leurs besoins, en reconnaissance de leur dévouement pour le Canada. Le résultat attendu liant l'activité de programme au résultat de programme correspondant est le suivant :

- Les anciens combattants et les autres clients admissibles reçoivent des indemnités convenables qui contribuent à leur bien-être.

La stratégie d'évaluation du rendement du Ministère qui a pour objectif de suivre de près les avantages et les services associés à l'activité de programme comprend un examen annuel permettant de confirmer les indicateurs de rendement :

- Pourcentage de décisions conformes aux normes et aux processus administratifs du Ministère
- Nombre de vétérans qui touchent une allocation temporaire ou à long terme pour perte de revenu ou une allocation de soutien des Forces canadiennes et durée du versement des indemnités.

Le rendement du Ministère est aussi évalué tous les deux ans afin de confirmer l'indicateur de rendement :

soutiennent les soins et les traitements qui leur sont apportés de même que leurs besoins en matière d'autonomie et de réinsertion ». L'engagement d'ACC envers la santé et le bien-être de sa clientèle est mis en oeuvre par l'intermédiaire des priorités que sont : l'amélioration des programmes et des services et leur adaptation aux besoins des anciens combattants, des militaires en service, des autres clients et des familles de toutes les personnes visées; la mise en oeuvre d'une stratégie en matière de santé mentale pour augmenter la capacité de répondre aux besoins des clients en santé mentale.

Le résultat stratégique d'ACC, soit que « Les Canadiens et les Canadiennes se souviennent de ceux qui ont servi le Canada en temps de guerre et de paix et en situation de conflit armé et leur témoignent de la reconnaissance » soutient le résultat du gouvernement du Canada, soit « une culture et un patrimoine canadiens dynamiques ». ACC est résolu à passer le flambeau du Souvenir à la jeunesse canadienne afin d'assurer que l'héritage des anciens combattants se perpétue et continue de former une composante importante de notre identité nationale.

Priorité : Communication active avec les appelants et les intervenants

L'objectif de cette priorité est de tenir compte des résultats de l'Enquête nationale de 2005 sur la satisfaction des demandeurs. Les besoins en information qu'on a déterminés et qui concernent le programme et les processus du Tribunal ont conduit à la conception d'une brochure et à une accélération des mises à jour du site Web. L'engagement du Tribunal à optimiser le calendrier des audiences pour les appelants a retardé l'élaboration d'un plan de communication. Le Tribunal a différé son plan pour consulter les intervenants et un échantillon aléatoire des appelants, et se servira d'autres solutions de rétroaction, y compris un processus de plainte plus officiel qui est publié dans son site Web.

Contribution du Portefeuille aux résultats stratégiques du gouvernement du Canada

Le Portefeuille contribue aux résultats économiques et sociaux du gouvernement du Canada grâce au versement de prestations et à la prestation de services qui favorisent l'autonomie, la qualité de vie, la citoyenneté sociale et le niveau de vie des anciens combattants du Canada, des membres des Forces canadiennes, des civils admissibles et des familles de toutes les personnes en question et reconnaissent du même coup leur service pour la nation.

Le soutien de l'économie canadienne fait partie intégrante de l'amélioration du bien-être et de la qualité de vie des Canadiens et des Canadiennes. Le résultat stratégique d'ACC, soit que « les anciens combattants et les autres clients admissibles atteignent un niveau de bien-être maximum grâce à des programmes et à des services qui soutiennent les soins et les traitements qui leur sont apportés de même que leurs besoins en matière d'autonomie et de réinsertion » contribue au résultat du gouvernement du



Canada, soit « la sécurité du revenu et l'emploi pour les Canadiens et Canadiennes ». ACC est résolu à fournir des services et des avantages exemplaires qui sont axés sur la clientèle et qui répondent aux besoins de ses clients avec en vue les priorités suivantes : améliorer et adapter les programmes et les services pour répondre aux besoins des anciens combattants, pour servir les militaires, les autres clients et les familles, et mettre en oeuvre une stratégie en matière de santé mentale dans le but d'améliorer la capacité de répondre aux besoins en santé mentale de la clientèle. Le résultat stratégique du Tribunal des anciens combattants (révision et appel), soit le « règlement juste et efficace des appels relatifs aux pensions et indemnités d'invalidité et à l'allocation aux anciens combattants déposés par les anciens combattants du temps de guerre, les vétérans et membres des Forces canadiennes, les clients de la GRC, les civils et les membres de leur famille admissibles » contribue aussi à ce résultat du gouvernement du Canada en assurant l'équité dans les décisions rendues en matière de pensions d'invalidité, d'indemnités d'invalidité et d'allocations d'ancien combattant.

Le résultat du gouvernement du Canada, soit des « Canadiens et Canadiennes en santé », est fortement appuyé par le résultat stratégique d'ACC, soit que « les anciens combattants et les autres clients admissibles atteignent un niveau de bien-être maximum grâce à des programmes et à des services qui



planification stratégique, les rencontres opérationnelles et les séances de travail, et qui donne des conseils pour intégrer les ressources humaines dans les plans opérationnels en tenant compte des besoins en formation, de la planification de la relève et des nouvelles initiatives. L'équipe de la haute direction se réunit tous les trois mois pour mesurer le rendement par rapport aux échéanciers définis et aux responsabilités qui font partie du cadre de rapport 2006-2009 sur le plan d'action stratégique.

En plus de maintenir les opérations en cours, le plan stratégique du Tribunal pour 2006-2009 comporte deux priorités qui fixent l'orientation de la période de planification. On se concentrera, comme on l'indique ci-dessous, à mettre en oeuvre des améliorations au titre de la prestation des programmes et de la communication avec les appelants et les intervenants.

Priorité : Prestation améliorée des programmes

Les chiffres prévisionnels du Tribunal permettent de projeter que le nombre d'appelants demandant réparation restera stable au cours de la période 2007-2009. En s'occupant des demandes qui sont en instance d'audience et en rendant des décisions à l'égard des demandes pour lesquelles les représentants sont prêts à procéder, le Tribunal répond aux préoccupations des appelants selon lesquelles le processus d'appel est long. Le Tribunal travaille étroitement avec les organisations représentatives pour optimiser le calendrier des audiences en fournissant des options d'audience de révision, y compris les comités à un seul membre et les vidéoconférences. Les principaux objectifs consistent à prévoir les audiences de sorte qu'elles se déroulent rapidement, de donner aux appelants une audience entière et équitable et de rendre des décisions par écrit dans un délai de 30 jours civils après l'audience.

Le Tribunal a répertorié trois initiatives pour améliorer la prestation des programmes : évaluation et gestion des demandes, capacité de recherche et formation des membres.

Fondée sur les pratiques exemplaires et sur la recherche continue d'améliorations, l'initiative d'évaluation et de gestion des demandes permettra de mettre au point et en oeuvre les pratiques innovatrices afin de simplifier le processus de pré-audience et de veiller à ce que les membres du Tribunal disposent d'une information pertinente en temps opportun pour rendre une décision. Le Tribunal assurera aussi l'élaboration, la mise en oeuvre et la promotion d'outils et de formation qui tiendront compte des enjeux et soutiendront la qualité et la cohérence des décisions. Grâce à la recherche, le Tribunal déterminera les tendances émergentes en droit administratif et en droit de la preuve qui peuvent avoir un effet sur le programme de recours, surveille les cas légalement complexes et se montre réceptif à la direction prise dans les décisions de la Cour fédérale. Ces aspects servent à renforcer le programme de formation des nouveaux membres et le perfectionnement professionnel permanent de l'ensemble des membres.



Le Tribunal des anciens combattants (révision et appel) est un tribunal quasi judiciaire établi en septembre 1995 qui a le mandat de fournir un processus de recours indépendant pour les décisions relatives aux pensions et indemnités d'invalidité liées au service et de constituer la dernière instance d'appel pour les demandes d'allocation d'ancien combattant. Le Tribunal fonctionne sans lien de dépendance avec le gouvernement et ses ministères, et son président relève du Parlement du Canada par l'intermédiaire du ministre des Anciens Combattants. Les personnes qui cherchent à obtenir réparation sont les anciens combattants du Canada, les membres des Forces canadiennes et de la Gendarmerie royale du Canada, et les familles de toutes les personnes en question, qui ne sont pas satisfaites des décisions relatives aux prestations d'invalidité rendues par le Ministère ou d'une décision relative à une demande d'allocation d'ancien combattant rendue par un Comité d'examen régional.

Le processus de décision en matière d'invalidité comprend deux niveaux de recours : la révision et l'appel. Dans ce processus, les représentants de l'appelant reçoivent un document d'exposé de cas contenant les documents pertinents. Lorsque la demande est prête à être présentée, les membres conduisent une audience informelle, expéditive et équitable et rendent une décision bien raisonnée par écrit conformément aux preuves disponibles et à la législation applicable. Le Tribunal est résolu à assurer l'équité, la compétence et l'excellence des services qu'il offre aux Canadiens et Canadiennes dans tous les aspects de son programme.

Le Tribunal fait face aux difficultés que constituent les exigences de rapports supplémentaires, les attentes des appelants et les limites des ressources. Même s'il n'a aucune prise sur le nombre de demandeurs insatisfaits qui font appel, le Tribunal met tout en oeuvre pour fournir un calendrier des audiences où peuvent être entendus un maximum de cas en temps opportun. Le nombre d'audiences possibles est tributaire du nombre de membres du Tribunal, du nombre de cas prêts à être entendus et de l'utilisation des options d'audience comme les comités d'un seul membre, la vidéoconférence et la téléconférence. Le Tribunal fait face aux difficultés en question en s'efforçant de rendre rapidement des décisions bonnes et justes.

Tout retard à tenir les audiences aboutira à l'insatisfaction des demandeurs et à une augmentation des cas en attente d'audience. Dans un environnement où émergent des enjeux relativement à la nouvelle législation, aux affections médicales et aux arguments juridiques, la recherche et le perfectionnement professionnel permanents sont essentiels pour assurer l'équité du processus décisionnel. Pour répondre aux attentes des appelants et du public, il faut que l'information soit accessible et que les communications se fassent en temps opportun.

Le Tribunal consolidera ses pratiques et ses capacités de gestion en s'attachant à la planification stratégique et opérationnelle, à un examen de la gouvernance organisationnelle, aux services axés sur les citoyens, au renforcement des valeurs et de l'éthique, à l'augmentation du personnel et des membres engagés dans la sensibilisation aux risques et à la valorisation des gens grâce à des pratiques équitables en milieu de travail. Le Tribunal misera aussi sur son plan des ressources humaines 2006-2009 qui aborde les questions relatives aux ressources pour la

- Renforcer la diffusion des données sur les ressources humaines pour soutenir la planification des ressources humaines.

Le Portefeuille doit aussi répondre aux préoccupations déterminées dans le SAFF 2005. Les résultats du Sondage peuvent être utilisés pour cerner et régler les problèmes relatifs à la charge et au lieu de travail. Il permettra de répondre aux attentes énoncées dans le Cadre de responsabilisation de gestion. Afin d'évoluer au rythme du changement, le Portefeuille doit améliorer continuellement la satisfaction et l'engagement de la main-d'œuvre. Pendant la période de planification, le Portefeuille élaborera un plan d'action composé d'actions visibles, ciblées et réalisables.

Le développement de systèmes liés à la nouvelle Charte des anciens combattants (version IV) et le travail d'intégration du Réseau de prestation des services aux clients continueront de constituer une priorité pour la Direction générale de la technologie de l'information et des télécommunications (DGTIT). La prestation en permanence de soutien technique et de soutien aux utilisateurs à nos clients, à nos employés et aux professionnels de la santé est essentielle pour veiller à ce que le Portefeuille livre des services efficaces et que les renseignements relatifs aux clients dans chaque circuit soient précis, accessibles, cohérents, sûrs et traités en conformité avec la législation sur la protection des renseignements personnels.

ACC est l'un de six ministères partenaires (phase I) qui travaillent ensemble à l'Initiative Organisation de services partagés en technologie de l'information du gouvernement du Canada (OSP-TI). Si elle est approuvée, la transition de l'infrastructure, des réseaux, des ordinateurs, des serveurs, des installations et des activités de soutien technique d'ACC vers une organisation de services partagés contribuera à une amélioration des économies d'échelle pour le gouvernement du Canada en ce qui a trait au soutien de la prestation de services de technologie de l'information (TI) et permettra à la DGTIT de consacrer ses rares ressources en technologie de l'information aux activités de programme, aux activités opérationnelles et aux activités de soutien.

La DGTIT continuera son travail en vue de l'intégration des responsabilités relatives aux télécommunications dans la Direction générale. Il s'agit là d'un changement important qui aboutira à un nouveau modèle de gestion pour le Ministère et pour ses fournisseurs. Le rythme de l'intégration sera influencé par l'initiative OSP-TI. Pour appuyer les objectifs ministériels du Cadre de responsabilisation de gestion ainsi que les activités liées aux décisions d'investissement, à l'établissement des priorités et à la gestion des projets en technologie de l'information, la DGTIT est en train de passer à la gestion de projet du Portefeuille et à un cadre amélioré de responsabilisation et de mesure du rendement.

La DGTIT adoptera les résultats du Cadre de la communauté des ressources humaines en matière de technologie de l'information, lesquels lieront la planification de la TI à la planification des RH. La réorganisation récente de la DGTIT est en harmonie avec l'organisation de TI modèle, et les plans futurs comprennent la conversion des descriptions de tâches actuelles du Secteur des services ministériels aux descriptions de tâches génériques communautaires et aux profils de compétences du Secteur des services ministériels.

Le Secteur des services ministériels d'ACC contribue à l'administration interne du Portefeuille. Il est chargé de veiller à la protection et à l'emploi efficace et efficace des ressources du Portefeuille. Les unités organisationnelles qui composent le Secteur des services ministériels sont Finances, Ressources humaines, Gestion de l'information, Technologie de l'information et Télécommunications, Sécurité et Services immobiliers et Gestion des services, qui comprend aussi les fonctions de planification stratégique et ministérielle. L'activité est axée sur des fonctions et des processus internes qui sont essentiels à une main-d'œuvre bien soutenue. La capacité du Portefeuille de réaliser les priorités stratégiques de la période de planification dépend du succès qu'il obtient à harmoniser ses initiatives stratégiques en matière de ressources humaines pour soutenir les objectifs de l'organisation et la capacité en technologie de l'information en vue de l'amélioration des services et de l'efficacité organisationnelle.

Notre planification stratégique et opérationnelle est renforcée grâce aux analyses plus approfondies du contexte et à une approche de gestion de risques qui nous permet d'identifier les risques et de les gérer en employant des stratégies d'atténuation approuvées par la haute direction. ACC mènera son quatrième Sondage national sur la clientèle à l'automne 2007. Ces résultats seront utilisés en part pour réviser les normes de service et développer des plans d'amélioration de service.

Dans le domaine des ressources humaines (RH), les priorités du Portefeuille sont l'intégration efficace des ressources humaines et de la planification opérationnelle, ainsi que l'élaboration d'un plan d'action pour répondre au Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux (SAFR) 2005.

Le manque de planification en ressources humaines pourrait empêcher la réalisation des priorités de gestion et des priorités opérationnelles du Portefeuille. Le greffier du Conseil prive à répertorié quatre domaines qui laissent à désirer : le recrutement, le perfectionnement, le maintien en poste, et la relève et le transfert des connaissances. Le manque d'intégration entre les ressources humaines et la planification opérationnelle peut nous empêcher de réussir à avancer dans les quatre domaines en question. Au contraire, le fait de lier la gestion des ressources humaines avec les priorités opérationnelles et les priorités de gestion permettra de veiller à ce que la main-d'œuvre travaille dans le sens des priorités déterminées. Elle permettra de déterminer les besoins en ressources humaines pour répondre aux besoins opérationnels et individuels, ce qui conduira à une amélioration du rendement organisationnel, et permettra d'identifier les situations où il faut réorganiser la charge de travail et la main-d'œuvre, par exemple la pénurie de personnel, la surcharge de travail, le manque de motivation et l'absentéisme. Au cours de la période de planification, le Portefeuille prendra les mesures suivantes :

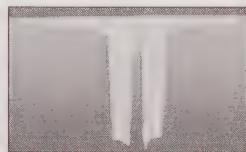
- Elaborer un cours sur l'intégration des ressources humaines et de la planification organisationnelle qui soit convenable pour les gestionnaires.
- Inclure l'élaboration d'un plan des ressources humaines dans tous les contrats de rendement des gestionnaires du niveau III.
- Mettre en oeuvre un système efficace de planification et de responsabilisation des ressources humaines.

En misant sur le succès du premier thème du programme Le Canada se souvient, soit « Partageons l'histoire » annoncé en 2006, le programme Le Canada se souvient élaborera le deuxième de ses trois thèmes de programme, soit « Soyez de la partie », et intégrera le thème dans le programme Le Canada se souvient.

Avec l'aide de Patrimoine Canada par l'entremise du projet Culture canadienne en ligne, les responsables du projet Des héros se racontent d'ACC (soit une plate-forme de prestation vidéo Web interrogable) intervieweront de nombreux anciens combattants issus des principaux groupes ethniques au Canada pour veiller à ce que la diversité du Canada et toutes les collectivités soient représentées dans le cadre des activités commémoratives.

La création d'une nouvelle division (Opérations européennes) dans le Secteur des programmes publics et des communications en 2006-2007 donnera au Ministère une capacité accrue de veiller à ce que le Canada, à ce que le Canada, par l'intermédiaire d'ACC, continue à réaliser son mandat visant à perpétuer la mémoire de ceux qui ont combattu au nom de la paix. La création de la nouvelle division donne suite à l'intérêt accru observé à l'égard de la commémoration et des activités commémoratives qui se déroulent annuellement en Europe. À l'heure actuelle, plus d'un million de personnes visitent chaque année les monuments commémoratifs du Canada érigés en France et en Belgique, le lieu historique national du Canada à Vimy étant le plus populaire. La division augmentera aussi le nombre de ses initiatives de collaboration en matière commémorative en Europe, à la fois avec les groupes d'anciens combattants du Canada et avec les gouvernements alliés.

ACC soutient financièrement le Programme de funérailles et d'inhumation des anciens combattants depuis 1920. Au fil des ans, il y a eu des changements significatifs dans les programmes sociaux du Canada ainsi que dans la composition des clients d'ACC. Par conséquent, le Programme de funérailles et d'inhumation sera évalué afin d'en assurer l'efficacité et l'efficience et répond aux besoins des clients d'ACC.



Des anniversaires clés ayant une signification spéciale pour les Canadiens seront célébrés au cours des prochaines années. On organisera un certain nombre d'événements significatifs pour les participants les Canadiens et les Canadiennes. En avril 2007, un programme spécial d'activités et d'événements sera déployé pour le 90^e anniversaire de la bataille de la crête de Vimy et pour l'inauguration du Monument nouvellement restauré du Canada à Vimy. Jamais auparavant autant de Canadiens n'auront eu la chance de participer à la célébration de ce moment inoubliable de l'histoire du Canada. Cette célébration marquera un point tournant et un nouveau début dans l'histoire commémorative canadienne étant donné que, pour la première fois, un grand nombre de jeunes Canadiens participeront aux festivités pour célébrer et honorer notre passé commun, et ainsi perpétuer l'héritage des anciens combattants canadiens de la Première Guerre mondiale.

Le rendement se mesurera à l'ampleur de l'assistance à l'inauguration du Monument nouvellement restauré du Canada à Vimy, par le nombre de cérémonies et des événements régionaux et nationaux d'ACC et par le nombre de visites à la section Le Canada se souvient du site Web d'ACC.

mesurera par le nombre d'initiatives (par ex. la semaine thématique « Le Canada se souvient » avec Rencontre Historica Encounters), par le nombre de demandes de matériel, par le nombre de ressources éducatives distribuées et par la rétroaction des éducateurs.

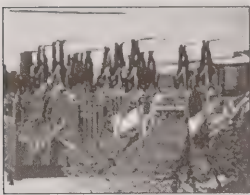
Élargir les programmes de commémoration destinés aux vétérans des FC

Les données du Sondage national de 2005 sur la satisfaction des clients ont indiqué que 76 p. cent des vétérans des FC étaient satisfaits de la manière dont ACC met en oeuvre le programme Le Canada se souvient et de ses activités. Reconnaître les contributions de la population croissante des anciens combattants des FC constitue une partie essentielle de l'approche future d'ACC en matière de commémoration. ACC fera évoluer la Stratégie sur l'inclusivité des FC en élaborant des programmes et des initiatives visant à augmenter pour les Canadiens le nombre de possibilités de connaître et de reconnaître les réalisations et les sacrifices des vétérans des FC. Au cours des trois prochaines années, ACC rehaussera le profil de ce groupe auprès des Canadiens, en particulier les jeunes, en se servant d'outils comme Internet, du site Web d'ACC, d'événements spéciaux, de documents d'apprentissage et de fiches de renseignements à l'intention du public. Les vétérans des FC prendront part aux événements tenus à l'étranger, et ACC renforcera ses relations avec les associations de vétérans des FC et avec le MDN pour mieux comprendre leurs besoins et leurs attentes. Le MDN prendra part à la planification et aux comités de tous les événements, ce qui devrait augmenter la participation des FC. ACC poursuivra aussi son partenariat avec le site Web de la Passerelle pour l'histoire militaire canadienne du MDN. Le rendement mesurera par le nombre de vétérans des FC qui participeront aux cérémonies organisées ou en partenariat avec ACC et aux événements et par la rétroaction des organisations des FC.



Commémoration à l'échelle nationale et internationale

Parmi les activités commémoratives qui se tiendront au Canada, on compte la prestation du programme Le Canada se souvient à l'échelle régionale (équipes régionales) et nationale (Administration centrale et région de la capitale nationale). ACC entretiendra des liens avec les intervenants pour fournir des renseignements et recueillir des commentaires sur l'engagement des Canadiens. La priorité sera accordée au travail en partenariat avec tous les ordres de gouvernement, avec le secteur des organismes à but non lucratif et avec les organisations d'anciens combattants, de même qu'avec certains groupes comme le Groupe de travail de la Semaine des anciens combattants. Les bureaux régionaux du Canada se souviennent le point de contact pour les initiatives commémoratives communautaires et jouent un rôle vital dans l'établissement de partenariats au palier local et communautaire dans les régions qu'ils desservent. Parmi les initiatives majeures, on compte la Semaine des anciens combattants et des événements spéciaux prévus au pays pour marquer d'importants anniversaires comme Vimy 2007.



Le Canada se souvient participera au Sondage national de 2007 sur la satisfaction des clients, qui doit être effectué à l'automne, pour obtenir des renseignements en vue de mieux répondre aux besoins des Canadiens en regard à la mise à l'honneur des anciens combattants et à l'engagement des collectivités.

services, les responsables du programme Le Canada se souvent étudieront la possibilité d'élaborer une stratégie visant à engager le secteur privé dans les activités commémoratives afin de mobiliser les ressources nécessaires et de mettre sur pied les établissements avec les groupes régionaux communautaires ou nationaux et par le nombre de demandes examinées par le Comité d'examen des partenariats.

Engagement de la jeunesse

Le Canada se souvent regroupera autant de jeunes que possible aux activités, cérémonies et événements de commémoration. Grâce à des partenariats constitués avec les organisations nationales clés, les responsables du programme Le Canada se souvent élargiront la portée du programme de commémoration en insistant sur l'épanouissement des jeunes. Ces partenariats comprennent l'organisation Rencontre Historica Encontros, qui tient une semaine thématique « Le Canada se souvent » au mois de novembre de chaque année ainsi que la prestation de son module de ressources historiques « Paix et conflit » destiné à la jeunesse canadienne. ACC soutiendra les organisations axées sur les jeunes qui font la promotion de leur participation à l'apprentissage de la commémoration, créera des occasions pour que les jeunes se lient aux anciens combattants et concevra des documents et des occasions d'apprentissage innovatrices avec des organisations comme Scouts Canada. Le programme de guides étudiants en France d'ACC donne l'occasion aux étudiants canadiens de travailler comme guides-interprètes au Monument commémoratif du Canada à Vimy et au Mémorial terre-neuvien de Beaumont-Hamel en France. ACC concevra aussi des documents et des occasions d'apprentissage pour les jeunes, y compris la distribution et l'élaboration de documents et d'activités de la Semaine des anciens combattants pour les écoles. Le rendement se mesurera par le nombre d'événements, de cérémonies et d'activités d'apprentissage qui impliquent ACC et auxquels participeront les jeunes Canadiens.

Apprentissage axé sur la commémoration

ACC a produit et continuera de produire un certain nombre de publications à vocation historique qui donnent aux Canadiens l'occasion d'en apprendre davantage sur leur histoire militaire. Afin de veiller à ce que les clients reçoivent les documents du programme Le Canada se souvent d'une manière rentable et en temps opportun, nous prévoyons mettre en oeuvre une évaluation du système de distribution et d'entreposage du programme Le Canada se souvent. La Direction générale du Canada se souvent élaborera et fournira aussi des documents d'information et d'apprentissage (y compris des activités Web), des ressources éducatives, des occasions d'apprentissage au Canada et à l'étranger, ainsi que des conseils à l'intention des chefs de file en éducation et des établissements d'enseignement du Canada. Des services en ligne seront étudiés et utilisés, y compris la tenue du site Web du Mémorial virtuel de guerre du Canada. Une nouvelle série de documents d'apprentissage nationaux sera produite pour la Semaine des anciens combattants, documents mis à l'essai avant production dans des groupes de discussion auprès de la jeunesse et des éducateurs. De même, l'évaluation et le renouvellement des documents d'apprentissage se poursuivront et de nouvelles ressources innovatrices seront élaborées au besoin. Le rendement se



corps professionnels et des organisations du secteur bénévoles dans le domaine de la santé mentale.

Priorité : Encourager les Canadiens et Canadiennes, particulièrement les jeunes, à participer à des activités de commémoration dans les collectivités



Cette priorité est influencée par la nécessité d'étendre la portée qu'Anciens Combattants Canada peut avoir en fonction des enjeux suivants : le budget mis à sa disposition; le fait qu'il reste peu d'occasions de rendre hommage aux anciens combattants canadiens de la Seconde Guerre mondiale qui sont encore vivants; la responsabilité de reconnaître la contribution des membres des FC; et la nécessité d'engager davantage les jeunes Canadiens. Nous sommes présentement en pleine transition entre un modèle de pèlerinage traditionnel et une approche élargie et innovatrice en matière de commémoration, approche qui reconnaît l'existence de la population vieillissante des anciens combattants, les besoins des anciens combattants des FC et la volonté des jeunes de participer activement aux initiatives commémoratives. Cette transition nécessite un équilibre entre une composante étrangère et un volet canadien important favorisant la participation accrue des Canadiens, en particulier les jeunes, aux anniversaires importants. C'est grâce à l'engagement actif des Canadiens dans les activités et les initiatives prévues partout au Canada que nous pouvons reconnaître notre histoire et notre patrimoine militaires, aux partenariats constitués avec des organisations afin d'élargir le mandat d'ACC en matière de commémoration, et à la création d'occasions permettant aux Canadiens et surtout aux jeunes d'apprendre et de se lier aux anciens combattants, ce qui confère un caractère vivant et pertinent à la commémoration.

En continuant à se concentrer sur les activités suivantes, ACC veillera à ce qu'une programmation commémorative significative se poursuive et à ce que tous les Canadiens, en particulier les jeunes, valorisent et reconnaissent les réalisations et les sacrifices des anciens combattants du Canada et de ceux qui sont morts à la guerre. À mesure qu'il progressera dans le XXI^e siècle, le Canada comptera une population en vieillissement constant. Le fait d'engager les Canadiens, en particulier les jeunes, dans les cérémonies de commémoration et dans les activités d'apprentissage permettra de veiller à ce que les histoires, les souvenirs et les expériences des anciens combattants de guerre et des vétérans des FC se transmettent aux générations futures. Ces histoires, souvenirs et expériences inspirent la fierté au Canada ainsi que les valeurs sur lesquelles le pays est fondé et pour lesquelles les anciens combattants se sont battus et ont donné leur vie.

Établissement et maintien de partenariats

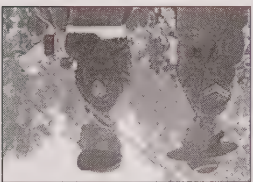
En établissant des partenariats avec les divers ordres de gouvernement, les organisations d'anciens combattants, les établissements d'enseignement et les groupes communautaires, ACC peut offrir aux Canadiens des occasions de participer aux activités commémoratives. Au cours de la période de planification, ACC continuera d'élargir ses partenariats avec les groupes communautaires de partout au Canada pour assurer l'exécution d'un programme de commémoration digne de ce nom. Sous l'égide de la Politique de diversification des modes de prestation des

- Nous partagerons les compétences acquises dans le domaine de la santé mentale avec les secteurs public, privé et bénévole, y compris du matériel de formation, des produits de communication et du matériel Web.
- ACC dirigera, réalisera, et participera à des initiatives de recherche, et y participera. Ces projets généreront de nouvelles connaissances permettant de mieux comprendre les traumatismes liés au stress opérationnel et de favoriser l'élaboration de politiques nationales solides dans le domaine de la santé mentale et du bien-être psychologique. Parmi les produits livrables, on compte des analyses secondaires sur les données des Forces canadiennes et un projet de recherche de collaboration à élaborer en 2007-2008.
- Nous entreprendrons d'autres travaux relatifs aux politiques pour mieux élaborer et définir les politiques du Ministère touchant la santé mentale et pour veiller à ce que le Ministère atteigne les grands buts et objectifs de la Stratégie en matière de santé mentale.

Etablissement de partenariats de collaboration solides

ACC fera la preuve de son engagement à l'égard de l'établissement de partenariats de collaboration solide avec d'autres organisations ayant en commun de vouloir répondre efficacement aux besoins des clients aux prises avec une maladie mentale, dans le cadre des initiatives suivantes prévues en 2007-2008 :

- Se concentrer sur les relations avec le MDN et la GRC. Un protocole d'entente, signé en octobre 2006, prévoit l'établissement d'un cadre de planification commune des initiatives de collaboration entre les participants, y compris le Réseau conjoint de cliniques de traitement des traumatismes liés au stress opérationnel. Ce réseau vise à améliorer l'accès à des services spécialisés interdisciplinaires pour les TSO et à en assurer la cohésion partout au pays. Il favorisera aussi la collaboration interministérielle grâce au partage des compétences et à l'élaboration d'approches communes visant à faire face aux enjeux communs.
- Participer en partenaire aux initiatives communes avec le MDN comme le Programme de soutien social aux victimes de stress opérationnel, le Service d'aide d'ACC et le Centre MDN-ACC pour le soutien des militaires blessés ou retraités et de leurs familles.
- Participer au Groupe d'étude ministériel sur la santé mentale afin de continuer à faire évoluer les améliorations des services de santé mentale offerts aux Canadiens, y compris aux anciens combattants.
- ACC sera l'hôte du Forum international des cadres supérieurs en Septembre 2007. Parmi les pays membres, on compte le Canada, les États-Unis, le Royaume-Uni, l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Au nombre des sous-comités du forum en figure un sur la santé mentale.
- Entretenir les liens entre les autorités sanitaires provinciales et locales qui se consacrent à la question de la santé mentale et poursuivre la consultation des



ACC reconnaît que les médecins de première ligne et les autres fournisseurs communautaires de services doivent s'engager de manière à pouvoir fournir le soutien et les services de surveillance nécessaires, dans la collectivité, aux clients d'ACC et à leurs proches. Au cours de l'année 2007-2008, ACC approfondira son travail dans les domaines suivants et s'attachera à :

- travailler avec le MDN et la GRC pour normaliser les critères relatifs à la prestation de services de santé mentale par les fournisseurs locaux de services;
- affecter des gestionnaires de soins cliniques en vue d'améliorer les services de gestion de cas dans les cas de santé mentale complexes;
- évaluer la faisabilité de fournir des services de traitement à l'aide du mécanisme de prestation de services de télésanté mentale (la prestation de services de santé mentale à distance à l'aide de la technologie de la vidéo-conférence), et;
- accroître la formation et l'éducation sur les TSO chez les fournisseurs de services de santé mentale.

Au cours de l'année 2007-2008, ACC étudiera des options relativement à l'exploitation et au développement futur des cliniques de traitement des TSO. Les cliniques de traitement des TSO d'ACC ont été conçues et pilotées dans le but de répondre à un besoin urgent de traitement chez des clients atteints d'un TSO lié au service militaire. Les cliniques sont dotées d'équipes entièrement formées de professionnels spécialisés en soins de santé mentale qui adoptent une approche multidisciplinaire en matière de prestation d'un programme clinique spécialisé. Ils fournissent des services de santé mentale auxquels les clients sont admissibles en fonction de l'état indemnisé et qui ne sont pas offerts dans la mesure nécessaire dans la collectivité locale. On propose l'établissement de cliniques supplémentaires pour répondre aux besoins de plusieurs régions du pays.

Renforcement du rôle de chef de file d'ACC

ACC continuera d'apporter une contribution importante, à l'échelle nationale et internationale, pour faire avancer les travaux en santé mentale, en renforçant son rôle de chef de file dans le domaine de la santé mentale, y compris le développement déjà en cours du Centre national d'expertise clinique en santé mentale du Ministère spécialisé dans les questions relatives à la santé mentale.



Au cours de l'année 2007-2008, les initiatives suivantes seront entreprises.

- Le Centre Sainte-Anne pour les traumatismes liés au stress opérationnel, situé à l'Hôpital Sainte-Anne d'ACC, dirigera l'élaboration de programmes cliniques pour traiter les clients qui vivent avec une maladie mentale et soutiendra l'exploitation du réseau des cliniques de traitement des traumatismes liés au stress opérationnel.

- Le deuxième colloque national sur les traumatismes liés au stress opérationnel se déroulera du 7 au 9 mai 2007 et aura pour thème : « La complexité du traitement des traumatismes psychiques : ensemble, pour faire la différence ».

bien-être mental de la clientèle par la fourniture de services qui soutiennent les déterminants de la santé.

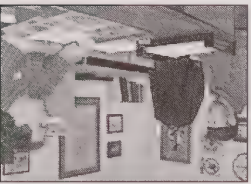
Le Cadre conceptuel de santé mentale est centré sur la clientèle et axé sur la santé et le bien-être des anciens combattants pendant toute la durée de leur vie; les besoins et les objectifs des clients sont placés au centre de l'élaboration, de la prestation et de l'évaluation des services. ACC reconnaît aussi la manière dont les interactions entre tous les déterminants de la santé contribuent à la santé des personnes. Par conséquent, le Cadre conceptuel reconnaît les environnements physiques, économique, social et l'environnement des services de santé en tant qu'éléments critiques dans la promotion d'une amélioration de la santé mentale.

Le Modèle de prestation des services de santé mentale, qui accompagne le Cadre, est conçu pour permettre à la clientèle et aux membres de la famille d'être admis dans le système de soins d'ACC par plusieurs voies d'accès. Les clients ayant des besoins complexes peuvent obtenir des services de gestion de cas qui leur assurent un accès en temps opportun à des ressources et à des services appropriés, ce qui optimise leur degré d'autonomie et leur qualité de vie. Les ressources sont offertes dans des domaines comme l'environnement des services de santé, l'environnement social, les facteurs personnels, l'environnement économique, l'environnement physique, soit les déterminants de la santé qui contribuent à la santé des individus.

Pour soutenir le Cadre conceptuel et le Modèle de prestation des services, on procédera à un examen des programmes et des services d'ACC pour les clients et leurs proches qui vivent avec une maladie mentale. Nous réglerons les problèmes et comblerons les lacunes qui auront été répertoriés. Ce travail contribuera d'une façon importante à l'élaboration d'une série de politiques et de processus opérationnels qui assureront la prestation des services d'une manière efficace et efficiente.

Accroissement des capacités

Partout au pays, ACC accroîtra sa capacité de prodiguer des soins spécialisés aux clients atteints d'une maladie mentale associée à des traumatismes psychologiques d'origine militaire. Cette composante comprend l'élaboration d'un réseau intégré des cliniques de traitement des traumatismes liés au stress opérationnel (TSO) d'ACC, d'un Réseau de soutien social aux victimes de stress opérationnel avec le MDN et d'un réseau de fournisseurs de services en santé mentale dans les collectivités partout au pays.



Au cours de l'année 2007-2008, ACC continuera d'accroître les capacités communautaires en matière de prestation de programmes et de services spécialisés en santé mentale. Ce travail est particulièrement exigeant compte tenu que le système public de soins de santé n'a pas les capacités de répondre aux besoins des anciens combattants ayant des problèmes de santé mentale spéciaux, qu'il n'y a pas suffisamment de professionnels qui comprennent le contexte militaire et ont les compétences requises pour traiter les TSO et que l'accès aux traitements est limité. Lorsque le traitement est offert, les listes d'attente sont longues et, dans bien des collectivités, les fournisseurs de services ayant les compétences nécessaires pour traiter les TSO sont souvent inaccessibles.

de haute qualité, en respectant leur dignité et leur autonomie. L'Hôpital, qui compte plus de 900 employés, accueille 446 anciens combattants civils admissibles en soins prolongés ou soins de relèvement et offre, par l'intermédiaire du centre de jour, des services de soutien à 166 anciens combattants qui vivent encore dans la collectivité.

L'Hôpital fait actuellement l'objet d'importants travaux de rénovation et de construction qui permettront d'améliorer la qualité des soins offerts aux malades et de rendre l'établissement conforme aux normes provinciales. Ces travaux auront pour effet de créer un environnement sûr, confortable et fonctionnel pour les bénéficiaires et le personnel. Au cours de la période de planification, le bâtiment principal (la tour) fera l'objet de quatre phases de rénovations à partir de l'hiver 2007 jusqu'à l'automne 2009. Les anciens combattants bénéficieront d'un environnement adapté à leurs besoins. Ainsi, toutes les unités de vie, notamment les dortoirs comptant 16 lits, seront converties en chambres individuelles. Au cours de la phase de transition, on a prévu déménager les bénéficiaires afin de maintenir un juste équilibre entre les exigences relatives à la prestation des soins et au parachèvement des travaux de construction. La stratégie élaborée à cette fin doit tenir compte de facteurs tels que le maintien de la capacité d'accueil, la capacité de répondre aux besoins cliniques des bénéficiaires et le maintien en poste des employés nommés pour une période indéterminée.

Priorité : Mettre en œuvre une stratégie en matière de santé mentale pour augmenter notre capacité de répondre aux besoins de nos clients en santé mentale.

AACC travaille en partenariat avec le Ministère de la Défense nationale (MDN) pour fournir un continuum de services de santé mentale afin de répondre aux besoins des personnes vivant avec une maladie mentale. Ce travail s'effectue en réponse à une augmentation des traumatismes liés au stress opérationnel chez les membres des Forces canadiennes. C'est dans ce contexte qu'AACC a élaboré et met actuellement en œuvre une stratégie en matière de santé mentale qui fournira une approche cohésive pour améliorer la capacité d'AACC de répondre aux besoins en santé mentale de sa clientèle. Cette stratégie en quatre points constitue un élément clé de la mise en œuvre globale de la nouvelle Charte des anciens combattants et se résume comme il suit :

Mise en œuvre d'un continuum étendu de services et de politiques de santé mentale



Le Ministère mettra en œuvre un continuum étendu de services et de politiques de santé mentale comprenant la promotion, l'intervention précoce, le traitement, la réadaptation et les soins de continuité. Une mise en œuvre nationale du Cadre de gestion de la qualité des services de santé mentale est prévue pour 2007-2008. La structure du Cadre, qui est en voie d'élaboration, prévoit ce qui suit : l'établissement des processus et des indicateurs de résultats; les sources de données et le processus de mesure; les analyses et les structures de rapports/de reddition de compte.

AACC s'engagera dans l'élaboration et la mise en œuvre d'un Cadre conceptuel de la santé mentale et d'un Modèle complémentaire de prestation des services axé sur le

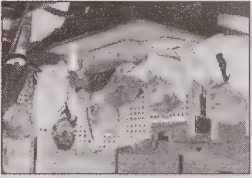
dans notre rapport sur le rendement. Ce programme constitue une approche coordonnée pour l'évaluation permanente et systématique du rendement, l'établissement de rapports, l'amélioration de la qualité et l'apprentissage continu dans l'ensemble de l'organisation.

ACC crée une Déclaration des droits des anciens combattants. Le Ministère a consulté les principaux organismes d'anciens combattants et d'autres intervenants et met actuellement au point des options pour un ombudsman. En plus, ACC développera des options afin de résoudre les préoccupations soulevées relativement aux effets sur la santé de l'utilisation de l'Agent Orange ou d'autres herbicides militaires américains non homologués utilisés à la Base des Forces canadiennes de Gagetown.

Au cours de la période de planification, ACC continuera également d'améliorer l'accès aux programmes et services existants conçus pour répondre aux besoins particuliers de nos clients. Donnant suite à son engagement constant de répondre aux besoins des anciens combattants, ACC continuera de travailler avec les organisations d'anciens combattants et le Conseil consultatif de gérontologie¹ pour conseiller le Ministère sur les politiques, les programmes, les services et les tendances qui ont une incidence sur la population vieillissante des anciens combattants du Canada. Dans le cadre de son examen des services de santé, ACC tiendra compte des recommandations du rapport de ce Conseil intitulé *Parole d'honneur : L'avenir des prestations de santé pour les anciens combattants du Canada ayant servi en temps de guerre*, lequel fait état de diverses possibilités à saisir pour rendre les programmes de santé d'ACC plus conformes aux besoins des anciens combattants. S'appuyant sur cet important document, le Ministère examinera des façons de mettre en place une approche fondée sur les besoins pour la prestation de programmes et services pertinents et appropriés aux anciens combattants du Canada, qui ne méritent rien de moins.

Le Programme de médicaments d'ACC s'efforce, dans le cadre des programmes de professionnels de la santé ou des programmes de santé provinciaux, d'aider les clients à rester autonomes et en bonne santé dans leurs collectivités. Le Ministère a mis au point les quatre indicateurs de rendement suivants pour mesurer la rentabilité de la gestion du programme des médicaments : économies réalisées grâce au recours aux médicaments génériques; tarif moyen des professionnels de la pharmacie par catégorie de services; coût unitaire des prestations et coût de traitement des demandes par ordonnance. Les mécanismes de présentation de rapports sur ces indicateurs sont actuellement mis au point. Le premier de ces indicateurs (économies réalisées grâce au recours aux médicaments génériques) fonctionne déjà. Les travaux se poursuivront pour la mise en œuvre des trois autres indicateurs.

L'Hôpital Sainte-Anne, situé à Sainte-Anne-de-Bellevue, sur la pointe ouest de l'île de Montréal est le dernier des hôpitaux administrés par Anciens Combattants Canada. L'Hôpital a pour mission d'offrir aux anciens combattants et à ses autres clients une gamme de programmes et un continuum de soins et services



¹ Le Conseil consultatif de gérontologie, créé en 1997, regroupe certains des plus éminents spécialistes canadiens du vieillissement, des personnes âgées et des questions concernant les anciens combattants.

canadiennes. Cette loi, qui vise principalement la réadaptation et la réinsertion à la vie civile, est connue sous le nom de nouvelle Charte des anciens combattants. Elle se compose de cinq nouveaux programmes :

1. Les indemnités d'invalidité, de décès et de captivité permettent de verser une indemnisation pour les répercussions non financières d'une invalidité liée au service ou d'un décès lié au service, et de promouvoir le bien-être, l'autonomie et la réinsertion.
2. Les services de réadaptation et d'assistance professionnelle mettent l'accent sur le rétablissement des capacités (physiques, psychologiques, professionnelles et sociales) du client et sur le soutien familial.

3. Les avantages financiers suivants :

- *L'allocation pour perte de revenus* versée chaque mois pendant la participation à un programme de réadaptation ou d'assistance professionnelle, et jusqu'à l'âge de 65 ans si le problème de santé que présente le vétérán entraîne l'incapacité totale et permanente d'occuper un emploi rémunérateur et convenable.
- Une *prestation de retraite supplémentaire* versée sous la forme d'une somme forfaitaire aux bénéficiaires qui n'ont plus la possibilité de cotiser à un régime de retraite en raison d'une invalidité liée au service ou ayant mis fin à leur carrière.

- *L'allocation de soutien du revenu des Forces canadiennes* versée chaque mois aux vétérans des FC qui ont suivi avec succès un programme de réadaptation et qui sont en mesure de travailler, mais qui n'ont pas encore d'emploi. L'allocation peut également être versée aux survivants du vétérán.

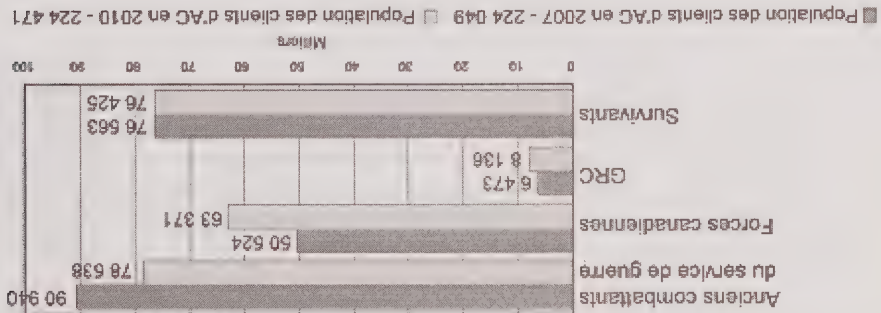
- *L'allocation pour déficience permanente* versée chaque mois et qui reconnaît le fait qu'une déficience grave et permanente résultant principalement du service nuit à la poursuite des ambitions de la personne par rapport à sa capacité de trouver du travail ou à ses chances d'avancement professionnel.

4. Le Programme des soins de santé favorise la réinsertion dans la vie civile des militaires des FC admissibles et de leurs familles en veillant à ce qu'ils aient accès à des soins de santé adaptés à leurs besoins. Les survivants des vétérans peuvent aussi avoir accès à ces soins.

5. L'aide au placement favorise la réinsertion des vétérans des FC dans la population active civile en leur offrant des services de formation en recherche d'emploi, d'orientation professionnelle et d'aide à la recherche d'emploi.

Durant la période de planification immédiate, la mise en oeuvre de la nouvelle Charte des anciens combattants sera axée essentiellement sur la conclusion de contrats nationaux concernant les programmes de réadaptation et d'aide au placement. Par ailleurs, l'évaluation permanente des cinq nouveaux programmes commencera sous l'égide du Programme de gestion de la qualité d'ACC dont les résultats seront publiés

PRÉVISIONS RELATIVES À LA CLIENTÈLE D'ACC



Priorités - Anciens Combattants Canada

L'objectif suprême du *Plan stratégique* d'ACC est d'améliorer la prestation des programmes et des services et s'attache principalement à deux résultats stratégiques.

Premièrement, ACC continuera de fournir un service axé sur la clientèle exemplaire et soutenant la santé et le bien-être de ses clients à mesure qu'il s'efforcera de répondre à ses besoins. Les programmes prévus dans la nouvelle Charte des anciens combattants visent principalement la réadaptation et la réinsertion, et le Ministère fournit des avantages et des services de santé, des pensions et des allocations en cas d'invalidité et de décès, ainsi que du soutien financier sous la forme d'allocations aux clients admissibles. Nos clients sont en outre soutenus par le Bureau de services juridiques des pensions qui fournit gratuitement conseils, assistance et représentation aux personnes insatisfaites des décisions rendues par ACC en ce qui concerne leurs demandes de droit des prestations d'invalidité ou de toute évaluation relative à des affections faisant l'objet des demandes. Les avocats du Bureau se consacrent exclusivement à assister la clientèle dans le processus de recours.

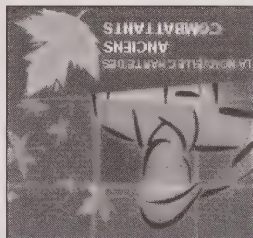
Deuxièmement, ACC maintiendra son engagement à honorer les anciens combattants pleinement aux activités commémoratives afin de perpétuer l'héritage des anciens combattants ayant servi en temps de guerre.

Le Ministère a établi quatre priorités :

Priorité : Améliorer les programmes et les services et les adapter aux besoins des anciens combattants, des militaires en service, des autres clients et de leurs familles.

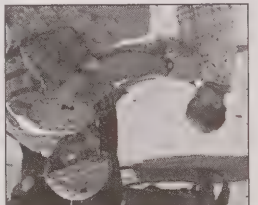
Au cours des années, ACC s'est enorgueilli des améliorations apportées aux services et aux avantages destinés à ses clients. À mesure que se modifie la population des anciens combattants du Canada, les programmes et les services conçus pour les soutenir évoluent pour s'adapter aux changements qui s'opèrent.

Le 1^{er} avril 2006, ACC a modernisé ses programmes et ses services par la promulgation de la Loi sur les mesures de réinsertion et d'indemnisation des militaires et vétérans des Forces



ans. Pour cette raison, Anciens Combattants Canada a besoin d'un modèle de prévision solide afin de déterminer les tendances de sorte que les ressources du Portefeuille puissent être adéquatement attribuées.

Le nombre de membres des FC au sein des missions de maintien de la paix, des missions de rétablissement de la paix et des autres opérations internationales s'est considérablement accru au cours des dernières années, en raison de déploiements fréquents et prolongés dans des régions du monde où règnent l'agitation et les conflits. Le résultat de l'accroissement du danger, du rythme et de l'intensité des opérations pour les forces armées a entraîné un besoin correspondant en soins et en traitements d'ACC pour les affections physiques et mentales résultant du service militaire. La nouvelle Charte des anciens combattants constitue une réponse à ce besoin et soutient aussi l'engagement du gouvernement du Canada à accroître l'envolement de membres dans les Forces canadiennes et leur maintien sous les drapeaux.



Les membres de la Gendarmerie Royale du Canada (GRC) vivent et travaillent aussi dans une culture unique, et font face à de nouveaux enjeux tant au pays qu'à l'étranger. ACC reconnaît la nécessité de collaborer avec la GRC pour veiller à ce que ses programmes et services répondent aux besoins de ses clients de la GRC.



ACC a aussi établi des partenariats avec d'autres ministères et organismes gouvernementaux (p. ex., le ministère de la Défense nationale et le ministère du Patrimoine canadien), d'autres ordres de gouvernement, d'autres pays, des associations d'anciens combattants et des fournisseurs de services. Ces partenariats jouent un rôle important dans la prestation des avantages et des services et l'exécution des programmes commémoratifs.

Dans le cadre de l'élaboration à l'échelle du gouvernement du plan de secours en cas de pandémie de grippe, Anciens Combattants Canada élabore un plan pour assurer la continuité de la prestation des programmes et des services aux clients dans l'éventualité d'une pandémie de grippe.

La composition changeante des groupes de clients constitue un élément important de la planification du Portefeuille. Au cours de la période de planification, on prévoit que le nombre de clients s'accroîtra légèrement pour passer de 224 049 en 2007 à 226 471 en 2010. Le tableau qui suit illustre la répartition des groupes de clients d'ACC dans chaque groupe en 2007 et en 2010.

juridictionnel au Canada; d'efforts continus pour que nos routes et nos collectivités soient plus sécuritaires; d'efforts en vue de rendre les institutions du Canada plus démocratiques et plus responsables; de la défense des intérêts et des valeurs du Canada sur la scène mondiale; et d'un surcroît de mesures visant à protéger l'environnement et la santé des Canadiens.

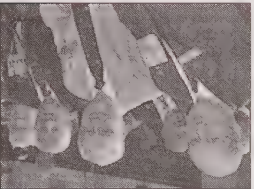
Le gouvernement du Canada valorise les résultats et la gestion fondée sur les valeurs, de même que la responsabilité en matière de dépenses et la diligence raisonnable, dans un gouvernement ouvert, transparent et responsable. L'insistance que nous mettons actuellement sur le renouvellement de la fonction publique vise à attirer et à retenir les meilleurs employés, à valoriser l'excellence, le leadership et le travail d'équipe tout en rendant la gestion des ressources humaines plus souple et plus attentive aux besoins des employés. En outre, la main-d'œuvre canadienne se diversifie de plus en plus, et il faut tenir compte de la représentation des minorités visibles, des Autochtones et des femmes. La mise en oeuvre de la *Loi sur la modernisation de la fonction publique* - qui est entrée en vigueur le 31 décembre 2005 - au sein du Portefeuille dépend de notre capacité d'intégrer la planification des ressources humaines et la planification opérationnelle.

En misant sur l'exigence de la *Loi fédérale sur la responsabilité* visant l'évaluation de tous les programmes de subvention et de contribution, le gouvernement du Canada renforce le Système de gestion des dépenses pour soutenir :

- la gestion axée sur les résultats en établissant des responsabilités claires pour les ministères afin de mieux définir les résultats attendus des programmes nouveaux et existants;
- la prise de décision fondée sur les résultats en veillant à ce que tous les nouveaux programmes soient entièrement et efficacement intégrés aux programmes existants grâce à un examen de toutes les dépenses visant à assurer l'efficacité et l'efficience et l'optimisation des ressources; et
- la déclaration efficace des résultats en améliorant la qualité des déclarations faites au Parlement à l'échelle des ministères et de l'ensemble du gouvernement.

Pour sa part, en assurant la prestation de services évolutifs à ses clients et en continuant d'examiner toutes les dépenses, Anciens Combattants Canada intégrera des renseignements financiers et non financiers pour montrer aux Canadiens que le Portefeuille contribue à l'optimisation des ressources.

Il est prévu que la charge de travail d'ACC augmentera et exercera une contrainte sur les capacités de prestation au fur et à mesure que le personnel travaillera plus intensément au cas par cas avec des clients nouveaux. Les changements démographiques et l'évolution des attentes et des besoins en programmes de nos clients doivent aussi être pris en considération, de même que la prestation d'avantages et de services de santé et l'amélioration de l'accès aux programmes et aux services



existants qui sont conçus pour répondre aux besoins particuliers de nos clients. L'âge moyen des anciens combattants de la Première Guerre mondiale est de 106 ans, l'âge moyen des anciens combattants de la Seconde Guerre mondiale s'élève à 83 ans et l'âge moyen des anciens combattants de la guerre de Corée se chiffre à 74 ans, tandis que l'âge moyen des membres des Forces canadiennes (FC) à la libération est de 36

Dépenses prévues (millions de \$)		Contribue à la priorité suivante	
		2007-2008	2008-2009
Résultat stratégique no 2 : Les Canadiens et les Canadiennes se souviennent de ceux et celles qui ont servi le Canada en temps de guerre et de paix, et en situation de conflit armé, et leur témoignent de la reconnaissance			
Activité de programme			
Élaboration de programmes du Souvenir	Les Canadiens et les Canadiennes qui participent aux commémorations comprennent et connaissent la valeur des réalisations et des sacrifices des personnes qui ont servi le Canada en temps de guerre, de conflit armé et de paix.	52,9	50,5
		50,5	Priorités 3 et 4

PRIORITÉS DU PORTEFEUILLE PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE - TRIBUNAL DES ANCIENS COMBATTANTS (RÉVISION ET APPEL)

Dépenses prévues (millions de \$)		Contribue à la priorité suivante			
		2007-2008	2008-2009	2009-2010	
Résultat Stratégique no 3 : Règlement juste et efficace des appels relatifs aux pensions et indemnités d'invalidité et de l'allocation aux anciens combattants déposés par les anciens combattants du temps de guerre, les vétérans et membres des Forces canadiennes, les clients de la GRC, les civils et les membres de leur famille admissibles.					
Activité de programme					
Tribunal des Anciens combattants (révision et appel) en matière des pensions d'invalidité et des indemnités		Équité des programmes des pensions d'invalidité, des indemnités d'invalidité et des allocations aux anciens combattants	13.7	13.6	13.6
		Priorités 5 et 6			

Environnement opérationnel

Anciens Combattants assure la prestation de ses programmes et de ses services parmi un environnement qui est influencé par de nombreux facteurs internes et externes, comme les grandes priorités stratégiques du gouvernement, la *Loi fédérale sur la responsabilité*, les changements démographiques de la main-d'œuvre canadienne, les changements démographiques tout court, les attentes et les besoins en programmes de nos clients et la participation du Canada aux opérations internationales.

Le programme d'action du gouvernement du Canada s'articule autour de la présentation d'un budget qui juggle les dépenses, qui réduit les impôts et qui offre aux provinces suffisamment de ressources pour rétablir l'équilibre fiscal et

Plans et priorités du Portefeuille

Le portefeuille des Anciens Combattants vise trois objectifs stratégiques [deux pour Anciens Combattants Canada et un pour le Tribunal des anciens combattants (révision et appel)] et six priorités. Les tableaux suivants illustrent comment ces résultats stratégiques et ces priorités s'insèrent dans l'architecture des activités de programmes et comment les dépenses prévues sont réparties.

PRIORITÉS DU PORTEFEUILLE PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE - ANCIENS COMBATTANTS CANADA

Dépenses prévues (millions de \$)				
Résultats prévus	2007-2008	2008-2009	2009-2010	Contribue à la priorité suivante

Résultat stratégique no 1 : Les anciens combattants et les autres clients admissibles atteignent un niveau de bien-être idéal grâce à des programmes et des services qui soutiennent les soins et les traitements qui leur sont apportés de même que leurs besoins en matière d'autonomie et de réinsertion.

Activité de programme				
Pensions, allocations, indemnités d'invalidité et de décès, et soutien financier	Les anciens combattants et les autres clients admissibles reçoivent des indemnités convenables qui contribuent à leur bien-être	2 182,6	2 193,8	2 175,3
	Les anciens combattants et les autres clients admissibles reçoivent des soins de santé et des services de réadaptation qui contribuent à leur bien-être	1 128,7	1 134,7	1 131,0
de soins de santé et de réinsertion				Priorités 1, 2 et 4

Renseignements sommaires

Anciens Combattants Canada a le mandat d'offrir des services et de rendre hommage aux valeureux Canadiens et Canadiennes qui ont contribué avec abnégation à la paix et à la sécurité dans le monde en temps de guerre et dans le cadre d'opérations humanitaires, et de diverses missions de maintien et d'imposition de la paix partout dans le monde. Le portefeuille des Anciens Combattants se compose de deux organismes distincts et indépendants : Anciens Combattants Canada (ACC) – le Ministère – et le Tribunal des anciens combattants (révision et appel) (TACRA) – le Tribunal – qui n'a aucun lien de dépendance à l'égard du Ministère. Afin d'assumer ces responsabilités, nous estimons qu'il faudra disposer des ressources financières et humaines suivantes au cours des trois prochains exercices :

DÉPENSES PRÉVUES ET RESSOURCES HUMAINES POUR ANCIENS COMBATTANTS

Ressources financières (Millions de \$)

	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Anciens Combattants Canada	3 364,2	3 379,0	3 356,8
Tribunal des anciens combattants (révision et appel)	13,7	13,6	13,6

Ressources humaines (ETP)

	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Anciens Combattants Canada	3 553	3 538	3 538
Tribunal des anciens combattants (révision et appel)	143	143	143

Priorités du Ministère

	Nom	Type
1	Améliorer les programmes et les services et les adapter aux besoins des anciens combattants, des militaires en service, des autres clients et de leurs familles (ACC)	En cours
2	Mettre en œuvre une stratégie de la santé mentale pour augmenter notre capacité de répondre aux besoins de nos clients en santé mentale (ACC)	En cours
3	Encourager les Canadiens et Canadiennes, particulièrement les jeunes, à participer à des activités de commémoration dans les collectivités (ACC)	En cours
4	Améliorer l'efficacité organisationnelle (ACC)	En cours
5	Prestation améliorée des programmes (TACRA)	En cours
6	Communication active avec les appelants et les intervenants (TACRA)	En cours

Déclaration de la direction

Nous soumettons, en vue de son dépôt au Parlement, le *Rapport sur les plans et les priorités de 2007-2008* d'Anciens Combattants, un Portefeuille qui comprend Anciens Combattants Canada et le Tribunal des anciens combattants (révision et appel).

Le document a été préparé conformément aux principes de présentation et aux exigences de déclaration énoncées dans les *Lignes directrices pour la préparation du Rapport sur les plans et priorités de 2007-2008* :

- Il est conforme aux exigences précises de déclaration figurant dans les lignes directrices du Secrétariat du Conseil du Trésor.
- Il repose sur les résultats stratégiques et l'architecture des activités de programmes du Portefeuille qui ont été approuvés par le Conseil du Trésor.

- Il présente une information cohérente, complète, équilibrée et fiable.

- Il fournit une base pour la reddition de comptes à l'égard des résultats obtenus avec les ressources et les autorisations qui lui sont confiées.

- Il rend compte de la situation financière en fonction des chiffres des dépenses prévues approuvées provenant du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada dans le RPP.



Suzanne Tining
sous-ministre
Anciens Combattants Canada
Le 6 février 2007



Victor A. Marchand
président
Tribunal des anciens combattants
(révision et appel)
Le 6 février 2007

Message du président



Le Tribunal des anciens combattants (révision et appel) a une responsabilité toute particulière – celle d'offrir un mécanisme de recours relativement aux indemnités d'invalidité versées aux anciens combattants, aux membres des FC et de la GRC et à leurs familles. Il me fait plaisir de vous présenter ce rapport, qui décrit les plans et les priorités du Tribunal pour la période de 2007-2008.

Le Tribunal s'engage à fournir un programme d'appel équitable et efficace. Dans le Sondage national de 2005 auprès des demandeurs, la majorité des répondants ont donné des commentaires positifs par rapport aux expériences qu'ils ont vécues durant le processus d'audience. Ils ont également suggéré des aspects pouvant être améliorés, notamment la rapidité d'exécution et le besoin d'accroître le nombre de membres et d'employés possédant de l'expérience dans le domaine médical ou militaire. Nous avons abordé ces préoccupations par le biais du Plan stratégique de 2006-2009.

Durant la période de planification de 2007-2010, le Tribunal continuera de rechercher des occasions d'améliorer la prestation des programmes et les communications avec les appelants et les intervenants. Je suis convaincu que le Tribunal parviendra à respecter son engagement envers l'équité, la compétence et l'excellence du service fourni aux Canadiennes et aux Canadiens.

Victor Marchand

Victor A. Marchand

Président, Tribunal des anciens combattants (révision et appel)

aux Canadiens davantage de possibilités de participer aux activités commémoratives dans leur collectivité. Nous continuerons aussi d'assurer la préservation, le soin et la dignité des cénophes et des monuments qui honorent nos anciens combattants et ceux qui sont morts à la guerre, ainsi que des activités militaires importantes.

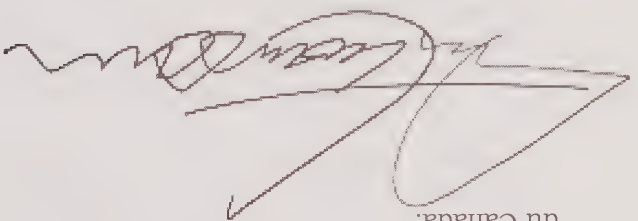
En particulier, nous allons inaugurer, en avril 2007, le Monument commémoratif du Canada à Vimy récemment restauré et offrir aux Canadiens des occasions de prendre part aux activités commémoratives qui se tiendront partout au Canada, et en Europe.

Je suis fier du dévouement du personnel d'Anciens Combattants Canada et de son

engagement à servir et à honorer la clientèle. J'invite les Canadiens et les

parlementaires à lire notre rapport et à utiliser les liens électroniques qui se trouvent à la fin pour en savoir plus long sur le travail accompli en leur nom pour les anciens combattants et pour les membres des Forces canadiennes et de la Gendarmerie royale

du Canada.



L'honorable Greg Thompson, CP, député
Ministre des Anciens Combattants

SECTION I - SURVOL

Message du ministre



Les Canadiens et Canadiennes ont une énorme dette de reconnaissance envers les hommes et les femmes qui ont courageusement servi leur pays en temps de guerre et dans le cadre d'opérations de maintien de la paix et d'opérations militaires. Les anciens combattants ayant servi en temps de guerre ont contribué à construire notre identité nationale sur les champs de bataille du XX^e siècle; les membres, les anciens combattants des Forces canadiennes et les membres de la Gendarmerie royale du Canada continuent de façonner le Canada tel que nous le connaissons aujourd'hui. En retour, nous sommes résolus à nous occuper d'eux quand ils en ont besoin, à se rappeler et à honorer leurs sacrifices et leurs réalisations.

À titre de ministre d'Anciens Combattants Canada, c'est avec grande fierté que je vous présente le *Rapport sur les plans et priorités de 2007-2008*. Ce rapport résume les domaines auxquels Anciens Combattants Canada consacrer ses énergies au cours des trois prochains exercices financiers : créer une Déclaration des droits des anciens combattants; élaborer des options pour un ombudsman; développer des options afin de résoudre les préoccupations soulevées relativement aux effets sur la santé de l'utilisation de l'agent Orange ou d'autres herbicides militaires américains non homologués utilisés à la Base des Forces canadiennes de Gagetown; assurer la prestation d'une gamme modernisée de programmes et de services; mettre en oeuvre une stratégie en matière de santé mentale; répondre aux besoins changeants en soins de santé des anciens combattants plus âgés du temps de guerre; et accroître la participation des Canadiens, en particulier les jeunes, aux activités commémoratives.

La participation du Canada aux opérations mondiales s'est accrue au cours des années, de sorte que de plus en plus de membres des Forces canadiennes se retrouvent dans des milieux difficiles, imprévisibles et dangereux. Par conséquent, le nombre de nos clients des Forces canadiennes a doublé au cours des cinq dernières années, et il est prévu qu'il continuera de grimper dans l'avenir prévisible. Les militaires, hommes et femmes, qui sont maintenant libérés des Forces canadiennes ont des besoins fort différents de ceux des anciens combattants plus âgés ayant servi en temps de guerre. C'est pourquoi la nouvelle Charte des anciens combattants a été conçue pour fournir aux membres des Forces canadiennes d'après-guerre, aux anciens combattants et aux familles des personnes en cause des moyens de réussir la transition vers la vie civile.

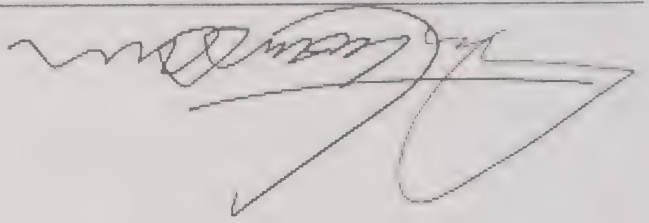
Dans le cadre de notre engagement envers les anciens combattants plus âgés ayant servi en temps de guerre, nous avons entamé un examen des services de santé qui permettra de cerner des options en vue d'améliorations futures à apporter à nos programmes et à nos services, afin de donner aux anciens combattants et à leurs familles plus d'options de soins qu'actuellement, à la mesure des besoins de chacun. Il est plus important que jamais que le peuple canadien, en particulier la jeunesse, perpétue l'héritage laissé par les anciens combattants ayant servi en temps de guerre. Nous continuerons de travailler avec des organisations partout au pays pour fournir

TABLE DES MATIÈRES

SECTION I - SURVOL	1
Message du ministre	1
Message du président	3
Déclaration de la direction	4
Renseignements sommaires	5
Plans et priorités du Portefeuille	6
Environnement opérationnel	7
Priorités - Anciens Combattants Canada	10
Priorités - Tribunal des anciens combattants (révision et appel)	23
Contribution du Portefeuille aux résultats stratégiques du gouvernement du Canada	25
SECTION II - ANALYSE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE	27
Pensions, allocations, indemnités d'invalidité et de décès, et soutien financier	27
Prestations et services de soins de santé et de réinsertion	28
Elaboration de programmes du Souvenir	29
Tribunal des anciens combattants (révision et appel) en matière des pensions d'invalidité et des indemnités	30
SECTION III - INFORMATION ADDITIONNELLE	31
Renseignements sur l'organisation	31
Liens du ministère aux secteurs de résultats du gouvernement du Canada	35
Tableau 1 : Dépenses prévues du Portefeuille et équivalents temps plein	36
Tableau 2 : Postes votés et législatifs	38
Tableau 3 : Services reçus à titre gracieux	39
Tableau 4 : Sommaire des dépenses en capital, par activité de programme	40
Tableau 5 : Sources des revenus non disponibles	41
Tableau 6 : Besoins en ressources par direction ou secteur	42
Tableau 7 : Plan de réglementation du ministère	43
Tableau 8 : Renseignements sur les dépenses de projets	44
Tableau 9 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert	45
Tableau 10 : Stratégie de développement durable	46
Tableau 11 : Vérifications internes et évaluations	48
SECTION IV - AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT	51
Acronymes	51
Sites Web	52
Demandes de renseignements généraux	54
Publications du Portefeuille	54

Anciens Combattants

**Rapport sur les plans et les priorités
pour 2007-2008**

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Greg Thompson', is written over a horizontal line.

**L'honorable Greg Thompson, C.P., député
Ministre des Anciens Combattants**

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement. Le Budget des dépenses, qui est déposé à la Chambre des communes par le président du Conseil du Trésor, comporte trois parties :

Partie I – Plan de dépenses du gouvernement présente un aperçu des dépenses fédérales et résume les principaux éléments du Budget principal des dépenses.

Partie II – Budget principal des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget principal des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en application ses plans de dépenses. Les Parties I et II du Budget des dépenses sont déposées simultanément le 1^{er} mars ou avant.

Partie III – Plan de dépenses du ministère est divisé en deux documents :

- 1) **Les rapports sur les plans et les priorités (RPP)** sont des plans de dépenses établis par chaque ministère et organisme (à l'exception des sociétés d'État). Ces rapports présentent des renseignements plus détaillés, pour une période de trois ans, sur les principales priorités d'une organisation, et ce, par résultat stratégique, activité de programme et résultats prévus, incluant des liens aux besoins en ressources connexes. Les RPP contiennent également des données sur les besoins en ressources humaines, les grands projets d'immobilisations, les subventions et contributions, et les coûts nets des programmes. Ils sont déposés au Parlement par le président du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes qui dépendent des crédits parlementaires et qui sont désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Ces documents sont habituellement déposés au plus tard le 31 mars, pour renvoi aux comités qui peuvent ensuite faire rapport à la Chambre des communes conformément au paragraphe 81(7) du Règlement.

- 2) **Les rapports ministériels sur le rendement (RMR)** rendent compte des réalisations de chaque ministère et organisme en fonction des attentes prévues en matière de rendement qui sont indiquées dans leur RPP. Ces rapports sur le rendement, qui portent sur la dernière année financière achevée, sont déposés au Parlement en autonomie par le président du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes qui dépendent des crédits parlementaires et qui sont désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Le Budget supplémentaire des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget supplémentaire des dépenses énonce les autorisations de dépenses (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en application ses plans de dépenses. Le Budget supplémentaire des dépenses est habituellement déposé deux fois par année, soit un premier document au début novembre et un document final au début mars. Chaque Budget supplémentaire des dépenses est caractérisé par une lettre alphabétique (A, B, C, etc.). En vertu de circonstances spéciales, plus de deux Budgets supplémentaires des dépenses peuvent être publiés au cours d'une année donnée.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

©Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le
Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux, 2007.

Ce document est disponible en médias substitués sur demande.

Ce document est disponible sur le site Web du SCT à l'adresse suivante : www.tbs-sct.gc.ca.

En vente chez votre librairie locale ou par la poste auprès
des Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) KIA OS5

Téléphone : 613-941-5995
Commandes seulement : 1-800-635-7943 (Canada et É.-U.)
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757 (Canada et É.-U.)
Internet : <http://publications.gc.ca>

No. de catalogue : BT31-2/2008-III-49
ISBN 978-0-660-63348-0



Anciens Combattants Canada

Budget des dépenses
2007-2008

Partie III – Rapport sur les plans et les priorités



Western Economic Diversification Canada

2007-2008
Estimates

Part III – Report on Plans and Priorities

Canada

ESTIMATES

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament. The Estimates, which are tabled in the House of Commons by the President of the Treasury Board, consist of:

Part I – The Government Expense Plan provides an overview of federal spending and summarizes the key elements of the Main Estimates.

Part II – The Main Estimates directly support the *Appropriation Act*. The Main Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in subsequent appropriation bills. Parliament will be asked to approve these votes to enable the government to proceed with its spending plans. Parts I and II of the Estimates are tabled concurrently on or before March 1.

Part III – Departmental Expenditure Plans, which is divided into two components:

- 1) **Reports on Plans and Priorities (RPPs)** are individual expenditure plans for each department and agency (excluding Crown corporations). These reports provide increased levels of detail over a three-year period on an organisation's main priorities by strategic outcome(s), program activity(s) and planned/expected results, including links to related resource requirements. The RPPs also provide details on human resource requirements, major capital projects, grants and contributions, and net program costs. They are tabled in Parliament by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the appropriation dependent departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*. These documents are usually tabled on or before March 31 and referred to committees, which may then report to the House of Commons pursuant to Standing Order 81(7).
- 2) **Departmental Performance Reports (DPRs)** are individual department and agency accounts of results achieved against planned performance expectations as set out in respective RPPs. These Performance Reports, which cover the most recently completed fiscal year, are tabled in Parliament in the fall by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the appropriation dependent departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*.

Supplementary Estimates directly support an *Appropriation Act*. The Supplementary Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in the subsequent appropriation bill. Parliamentary approval is required to enable the government to proceed with its spending plans. Supplementary Estimates are normally tabled twice a year, the first document in early November and a final document in early March. Each Supplementary Estimates document is identified alphabetically A, B, C, etc. Under special circumstances, more than two Supplementary Estimates documents can be published in any given year.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of public funds.

©Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented
by the Minister of Public Works and Government Services, 2007.

This document is available in multiple formats upon request.

This document is available on the TBS Web site at the following address: www.tbs-sct.gc.ca.

Available through your local bookseller or by mail from
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa (Ontario) KIA 0S5

Telephone: 613-941-5995
Orders Only: 1-800-635-7943 (Canada and U.S.A.)
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757 (Canada and U.S.A.)
Internet: <http://publications.gc.ca>

Catalogue No.: BT31-2/2008-III-82
ISBN 978-0-660-63349-7

Western Economic Diversification Canada

2007-2008

Report on Plans and Priorities



The Honourable Rona Ambrose, P.C., M.P.
President of the Queen's Privy Council for Canada,
Minister of Intergovernmental Affairs and
Minister of Western Economic Diversification



Table of Contents

SECTION I – OVERVIEW	1
Minister’s Message	2
Management Representation Statement	4
Summary Information	5
Overview	7
The WD Response	9
Operating Environment	12
Performance Measurement	13
A renewed vision for Western Economic Diversification Canada	14
Departmental Priorities	14
SECTION II – ANALYSIS OF PROGRAM ACTIVITIES BY STRATEGIC OUTCOME	17
Strategic Outcome: Entrepreneurship and Innovation	18
Program Activity: Business Development and Entrepreneurship	18
Program Activity Name: Innovation	21
Strategic Outcome: Community Economic Development	23
Program Activity Name: Community Economic Planning, Development and Adjustment	23
Program Activity Name: Infrastructure	24
Strategic Outcome: Policy, Advocacy and Coordination	26
Program Activity Name: Collaboration and Coordination	26
Program Activity Name: Advocacy	27
Program Activity Name: Research and Analysis	28
SECTION III – SUPPLEMENTARY INFORMATION	30
Organizational Information	31
Accountability	32
Departmental links to the Government of Canada Outcomes	33
Table 1: Departmental Planned Spending Table and Full-time Equivalents	34
* Adjustments	35
Table 2: Voted and Statutory Items listed in Main Estimates	35
Table 3: Services Received Without Charge	36
Table 4: Sources of Non-Respendable Revenue	36
Table 5: Resource Requirement by Branch or Sector	37
Table 6: Details on Transfer Payments Programs	38
Table 7: Foundations (Conditional Grants)	38
Table 8: Horizontal Initiatives	39
Table 9: Sustainable Development Strategy	40
Table 10: Internal Audits and Evaluations	43
SECTION IV – OTHER ITEMS OF INTEREST	44
Official Languages	45
Appendix A – Description of Key Programs	46

SECTION I – OVERVIEW

Minister's Message

Securing the Future for Westerners

In 2007, Western Economic Diversification Canada (WD) marks 20 years of generating long-term prosperity and economic stability for western Canadians. For two decades we have championed the West's potential in the federal realm and enriched the West's economic success by supporting economic diversification and development to complement its rich abundance of natural resource wealth.



Over the last year, extensive consultations took place with western stakeholders and western caucus, resulting in a renewed focus on WD's economic mandate and initiatives that support long-term economic benefits for Western Canada.

In 2007-2008, we will continue to focus on stimulating a robust, resilient and diversified western economy. Mirroring many of the priorities outlined in the Advantage Canada Plan, the economic and fiscal update announced in November 2006, we will invest in activities that will increase the region's global competitiveness, value-added processing and manufacturing productivity. We will enable companies to bring new technologies to market and expand access to global markets. We will also contribute strongly to Canada's Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative through targeted investments in the West that build infrastructure and facilitate export opportunities. Continuing to nurture entrepreneurial acumen among westerners will remain a key priority.

Our core programs and services are designed to generate long-lasting and measurable growth in the West, ensuring Canadian taxpayers receive good value for their money. For example, WD's investment in the WestLink Innovation Network has been addressing the shortage of trained technology commercialization managers in Western Canada. The WestLink Technology Commercialization Internship Program provides science and technology graduates with intensive real-life experience in high-technology companies, university technology commercialization offices and venture capital firms. WestLink has been acknowledged nationally and internationally as a leader in developing the next generation of technology managers. Eighty eight per cent of these graduates are now employed in this specialized field, and most have remained in the West.

Through support for skills development and apprenticeship programs linked to the West's growing knowledge-based economy, we will broaden the capacity of urban and rural western communities, and provide opportunities for Aboriginal youth to actively participate in the West's burgeoning economy. Simultaneously, WD will promote the expansion of research and development of business clusters within vital growth sectors to further boost the West's knowledge-based economy.

Accelerating business growth and strengthening global competitiveness among the West's impressive network of small- and medium-size enterprises (SMEs) will continue to be a priority during 2007-2008. By working collaboratively with members in the Western Canada Business Service Network (WCBSN), other business service organizations and associations, we will improve access to risk capital, business services and global markets for SMEs.

WD takes pride in working strategically through mutually beneficial partnerships with other orders of government, academic institutions, private sector organizations, and the not-for-profit sector on projects and initiatives with long-term economic benefits that will secure the future for westerners.

By focusing on economic opportunity, WD seeks to address the unique challenges within each region, and is helping to build a solid foundation upon which Western Canada can grow and prosper. Through WD, Canada's New Government is committed to ensuring economic prosperity throughout Western Canada and for western Canadian families. By investing in the West, we are ensuring a stronger, more prosperous Canada.



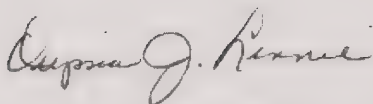
The Honourable Rona Ambrose, P.C., M.P.

Management Representation Statement

I submit for tabling in Parliament, the 2007-2008 Report on Plans and Priorities (RPP) for Western Economic Diversification Canada.

This document has been prepared based on the reporting principles contained in *Guide for the Preparation of Part III of the 2007-2008 Estimates: Reports on Plans and Priorities and Departmental Performance Reports*:

- it adheres to the specific reporting requirements outlined in the Treasury Board Secretariat (TBS) guidance;
- it is based on the department's approved Program Activity Architecture (PAA) as reflected in its Management Resources and Results Structure (MRRS);
- it presents consistent, comprehensive, balanced and reliable information;
- it provides a basis of accountability for the results achieved with the resources and authorities entrusted to it; and
- it reports finances based on approved planned spending numbers from the Treasury Board Secretariat in the RPP.



Oryssia J. Lennie
Deputy Minister
Western Economic Diversification Canada

Summary Information

Reason for Existence

Western Economic Diversification Canada's mandate is to promote the development and diversification of the economy of Western Canada (Manitoba, Saskatchewan, Alberta and British Columbia) and to advance the interests of Western Canada in national economic policy, program and project development and implementation.

Financial Resources (thousands)

2007-2008	2008-2009*	2009-2010
\$269,082	\$191,443	\$187,195

*The reduction in financial resources from 2007-2008 to 2008-2009 reflects the planned completion of Alberta and Saskatchewan Centenary projects and the Infrastructure Canada Program in 2007-2008.

Human Resources

2007-2008	2008-2009	2009-2010
384	382	376

Departmental Priorities

Name	Type ¹
1. Support for business competitiveness and growth	Ongoing
2. Improve linkages between strategic infrastructure investments and economic development initiatives	Updated commitment
3. Greater emphasis on supporting commercialization and value-added production	Updated commitment
4. Improve international competitiveness and strengthen trade and economic corridors of importance to the West	Ongoing
5. Strengthen accountability, transparency, and performance reporting with members of the Western Canada Business Service Network (WCBSN) and improve coordination among WCBSN members and other business and economic organizations	New
6. Implement a modern management agenda that focuses on improving management practices within the department including strengthening accountability to Canadians, integration of human resource planning and risk assessment with business planning, and improving information management	Ongoing

¹ A new priority is one being introduced for the planning period; an ongoing priority is considered to have no end date; an updated commitment is a previous priority that has been updated.

Program Activities by Strategic Outcome

Program Activities by Strategic Outcome		Planned Spending (000's)			Contributes to the following priority
	Expected Results	2007-2008	2008-2009	2009-2010	
Strategic Outcome:	A competitive and expanded business sector in Western Canada and a strengthened western Canadian innovation system (Entrepreneurship & Innovation)				
Business Development & Entrepreneurship	The growth of small businesses in Western Canada and their improved capacity to remain competitive in the face of rising global competition.	57,786	58,170	54,268	1 - Business competitiveness & growth 2 - Linkages between strategic infrastructure investments and economic development 3- Commercialization and value-added production 5 - Strengthen accountability, transparency, and performance reporting
Innovation	An increase in knowledge-driven and value-added economic activities, built on both traditional and emerging industries, that creates a more diversified and resilient economy in Western Canada.	64,696	63,548	63,214	3- Commercialization and value-added production
Strategic Outcome:	Economically viable communities in Western Canada with a high quality of life (Community Economic Development)				
Community Economic Planning, Development and Adjustment	To ensure strong and viable communities in urban and rural areas of Western Canada capable of responding to challenges that hinder competitiveness, opportunities, and quality of life.	103,952	55,010	55,615	
Infrastructure	To improve and expand sustainable public infrastructure that enhances the quality of the environment and allows for long-term economic growth.	29,946	2,013	1,396	2 - Linkages between strategic infrastructure investments and economic development
Strategic Outcome:	Policies and programs that support the development of Western Canada (Policy, Advocacy and Coordination)				
Collaboration & Coordination	Better coordinated economic development activities and programs in the West.	5,885	5,885	5,885	All program priorities
Advocacy	An improved understanding and awareness of western issues and increased access to and participation in federal programs by the region.	2,660	2,660	2,660	All program priorities
Research & Analysis	An enhanced dialogue around and understanding of western issues, challenges, opportunities and priorities.	4,157	4,157	4,157	All program priorities

Overview

The Role of Regional Development

Federal policies and programs to promote economic development have been an integral part of Canadian economic and industrial policy for many decades. The importance placed on regional development policy within Canada's federal system is reflected by the inclusion of regional development policy and objectives in Section 36 of the *Constitution Act, 1982*, which commits the federal and provincial governments to:

- promoting equal opportunities for the well-being of Canadians; and
- furthering economic development to reduce disparity in opportunities.

Federal regional development policies and approaches are rooted in the recognition that Canada is a vast and diverse country made up of a number of regions with distinct socio-economic characteristics, industrial structures and economic opportunities. They provide scope for tailored approaches within each region to take into account unique economic and industrial circumstances and to capitalize on regional strengths. Regional development initiatives often address gaps in programs and services at the national level, and provide an on-the-ground capacity to work with local and regional organizations and businesses to promote economic growth and development.

Since 1987, responsibility for federal regional development activities rests with three regional development agencies – Atlantic Canada Opportunities Agency (ACOA), Canada Economic Development for Quebec Regions (CED-Q) and Western Economic Diversification Canada (WD). In Northern and rural Ontario, FedNor plays a role similar to that of the three regional development agencies; however, it is an organization within Industry Canada, not a separate department.

Initially created as a special operating agency in 1987, WD was established as a federal department, through the *Western Economic Diversification Act, 1988*. The department is responsible for economic diversification and development in the four western provinces: British Columbia (BC), Alberta (AB), Saskatchewan (SK), and Manitoba (MB).

Western Opportunities and Challenges

Since 2003, real Gross Domestic Product (GDP) growth in Saskatchewan, British Columbia and Alberta has met or exceeded the national growth rate, and the rate of real GDP growth in Manitoba has steadily increased. GDP growth in Alberta and British Columbia is forecast to continue to exceed the national average through 2007, with lower rates of growth in Saskatchewan and Manitoba.

British Columbia and Alberta are among the economic leaders in Canada. The energy sector continues to anchor Alberta's growth. Strong world commodity prices boosted corporate earnings and led to record levels of investment in exploration, development and the construction

of industrial facilities in 2006. British Columbia's economy is benefiting from the combined impact of high commodity prices, low interest rates driving demand for residential construction, and a series of major public infrastructure projects.

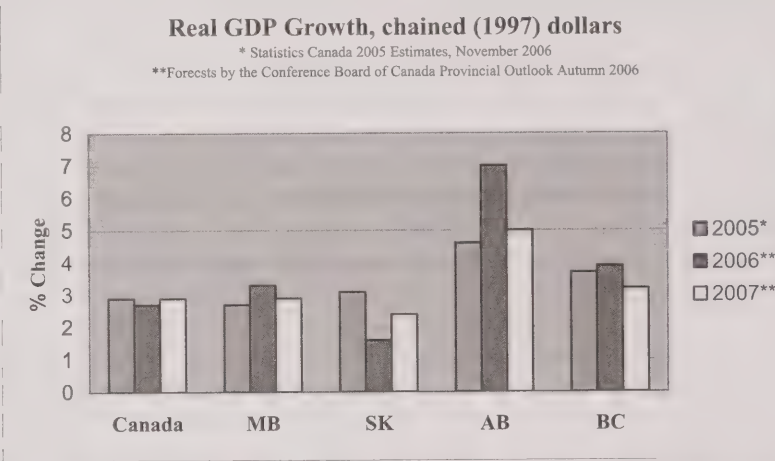
Economic growth rates in Saskatchewan and Manitoba have been more modest. High oil and natural gas prices have contributed to economic growth in Saskatchewan, as have other natural resources such as uranium and potash. Saskatchewan also has a growing ag-biotech sector to complement the province's traditional strength in agricultural production. In Manitoba, high levels of construction activity and a strong manufacturing sector are driving the economy, and construction rates are projected to remain strong in 2007. Manitoba will also benefit from a strong mining sector and alternative energy development.

Recently, strong global demand and high prices for commodities, have led to booming economies in Western Canada. Indeed, the western economy has increasingly anchored the Canadian economy. In

2005, for the first time, western exports of mineral fuels and oil exports (\$88 billion) exceeded exports from Ontario of motor vehicles and parts (\$78 billion).

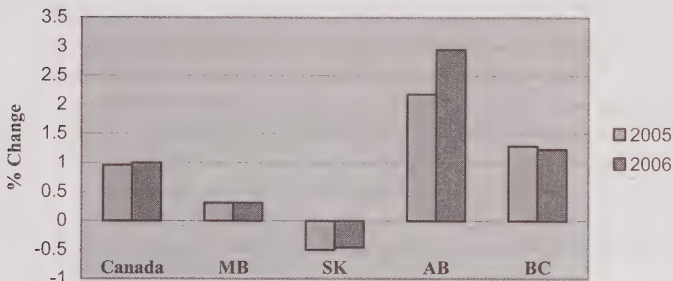
However, this dependence on natural resources makes Western Canada vulnerable to volatility in the commodity markets. A larger proportion of Western Canada's GDP from goods producing industries is generated by agriculture, forestry and mining. Whereas the rest of Canada generates a greater proportion of GDP from goods producing industries from the manufacturing sector, Western Canada will be disproportionately affected when the current booming commodity markets flatten.

In addition to volatile commodity markets, resource dependent economies are more vulnerable to disruptions from trade disputes and natural disasters. This makes it particularly important to address the long-term economic sustainability of the region and underlies WD's strategic investments in supporting development and diversification of the economy of Western Canada.



Across Western Canada, labour shortages are cited as the most significant problem facing the economy. In 2005, unemployment rates ranged from a low of 3.9 per cent in Alberta to 5.9 per cent in British Columbia – all considerably below the national average of 6.8 per cent. The populations of the two most western provinces are growing due to immigration and the arrival of Canadians in search of jobs and higher wages. Despite this growth, neither province is able to meet the labour demands of their expanding economies. The populations of Manitoba and Saskatchewan have not grown

Estimated Population Growth
Statistics Canada, The Daily, September 27, 2006



at the same pace as the rest of Canada and both provinces are facing serious labour shortages, in large part due to the inter-provincial migration.

The Aboriginal population is the youngest and fastest growing population group in Western Canada, and offers considerable opportunity to address some of the labour force constraints facing the West. The rate of labour force participation among the off-reserve Aboriginal labour force remains consistently lower than among the non-Aboriginal labour force, and the unemployment rate is higher. However, the Aboriginal population is becoming increasingly engaged in the labour market; from 2001 to 2005, labour force participation rates amongst the off-reserve Aboriginal labour force increased and the unemployment rate declined in all four western provinces. The degree to which these young people can be integrated into the labour force is an important factor in addressing labour shortages across Western Canada.

Other challenges to the region include the impact of the US slowdown on the forest products sector. Rising housing costs in Alberta and British Columbia may contribute to a slow-down in inter-provincial migration. Higher input costs are also impacting the manufacturing sector and squeezing profit margins in the agricultural sector.

The WD Response

The ongoing challenge for Western Canada is to reduce the region's reliance on primary resources. The current strong performance of resource driven sectors provides an opportunity for public and private investment that will diversify the economic base, hasten the transition to knowledge-driven industries, and increase the value-added and market penetration of western goods, services, and technologies. WD works in collaboration with provincial and municipal governments, other federal

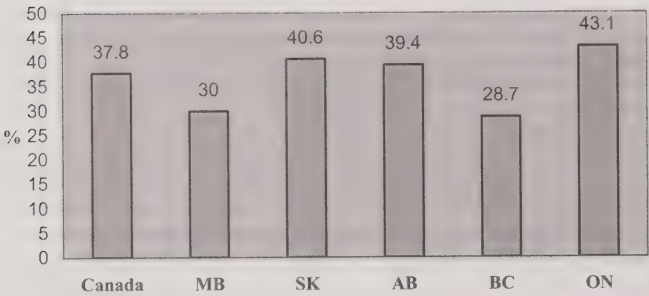
The ongoing challenge: develop and diversify the western economies to reduce reliance on primary resources

departments, industry associations and not-for-profit organizations to develop and diversify the economy of Western Canada.

Innovation and technology are key factors in the West's economic development and diversification. They offer the potential for improved productivity in the primary resource sector. Innovation and technology will also make the West more competitive in the production and trade of value-added goods and services related to its natural resources. Looking beyond the traditional resource sectors, investments and policy approaches that promote innovation and technology growth and development will help all four western provinces capitalize on the expansion of knowledge-based industries such as the life sciences, environmental technologies, and information communications technology (ICT).

Exports of Goods & Services as % of GDP, 2005

Source: DFAIT Provincial Pocket Facts, November 2006 Edition



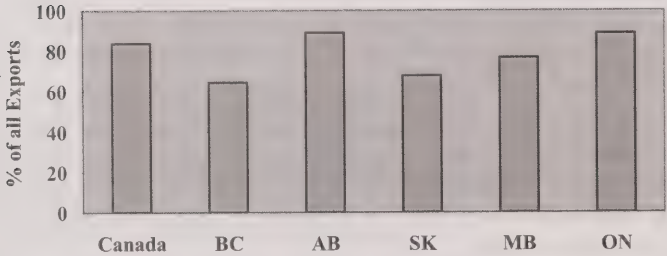
Canada is a trading nation; almost 38 per cent of Canada's GDP is from exports. In Western Canada, exports accounted for a low of 29 per cent of GDP in British Columbia, to a high of 41 per cent of GDP in Saskatchewan. However, the proportion of GDP from exports across the West is lower than in Ontario. Ensuring the long-term growth and development of the West will require a greater focus on

international trade and investment. It is crucial that western Canadian businesses, research institutions, and communities are internationally competitive.

Access to the US market will continue to be extremely important.

Exports to US, 2005

Source: DFAIT Provincial Pocket Facts, November 2006 Edition



In 2005, 84 per cent of Canadian exports went to the US. The proportion of exports to the US from Alberta and Ontario were surprisingly consistent at approximately 89 per cent of all exports. However, the rate was much lower across the rest of Western Canada.

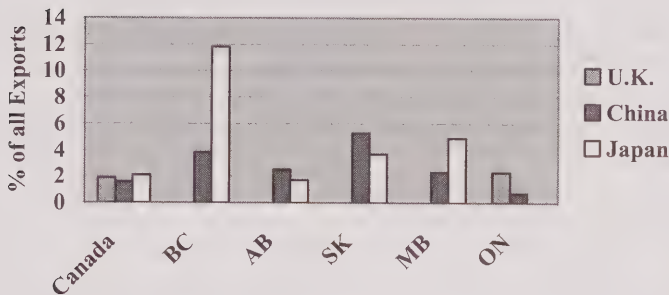
Beyond the US, there are a number of emerging international markets that are

opportunities for Canadian exporters. China and India are examples of economies that are currently demanding large quantities of raw materials; however, as incomes and standards of living within these countries grow there may be greater opportunities to export other goods.

Asian markets are already important for Western Canada; China and Japan, along with the US, are the top three export markets for the West. However, this differs in Ontario where exports to the UK were greater than exports to Japan. These differences highlight the importance of regionally targeted strategies to develop and expand export opportunities.

Exports to Non-US Markets, 2005

Source: DFAIT Provincial Pocket Facts, November 2006 Edition



The western Canadian economies are challenged to position themselves competitively so they can benefit from new and emerging export opportunities. In 2007-2008, WD plans to concentrate on increasing western Canadian awareness of, and access to, Asia-Pacific markets through strategic investments in the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative. The

department also plans to further strengthen trade with the US by expanding the range of information, advisory and market development tools and services available within the West about opportunities in the US and promoting the development of a mid-continent corridor leading to mid-western US markets and Mexico.

As the western Canadian economy develops and grows, cooperation between industry and government will be essential to attract, train and retain the supply of labour needed to meet the demands of the economy. Intra-regional competition for labour is not a viable solution. Initiatives that focus on training and skills development, that match industry needs with available labour supply, and that adopt new technologies and business practices to improve business productivity are all required.

The increased participation of Aboriginal youth in the western labour market would address a number of issues, ranging from meeting the demand for skilled labour to addressing some of the persistent economic and social challenges experienced by Canada's Aboriginal peoples.

WD is working with industry, sector associations, provincial governments and other federal departments to identify gaps and opportunities where WD can play a role in helping to address skilled labour shortages. The department has provided support for graduate internship programs and Aboriginal apprenticeship programs where the focus is on increasing the skills and number of knowledge workers in the West. Through these collaborative arrangements with many partners, WD continues to focus on niche opportunities that maximize its investment.

A diversified economy is the economic foundation upon which strong and viable cities and communities are built. WD has been a pioneer in the development and management of horizontal collaborative initiatives designed to strengthen western Canadian cities through

mechanisms such as joint investment in innovation centres, R&D infrastructure, and the tripartite urban development agreements.

Rural communities are faced with significant adjustments as they struggle with population decline, and resulting loss of economic opportunity. Governments and stakeholders are challenged to examine constructive approaches to these pressures including improving access by rural communities to business services and risk capital needed to diversify rural economies.

This Report on Plans and Priorities (RPP) demonstrates that WD's plans and priorities are aligned with these challenges and that the department is positioned to make a significant contribution to meeting them. Combined with the annual Departmental Performance Report, which provides detailed information on the department's spending and achievements, these documents demonstrate that WD is actively pursuing a long-range set of policies and investments that are having a positive impact on the economic performance and competitiveness of Western Canada.

Operating Environment

WD was established in 1987 to provide a strong federal presence in the West and to lessen Western Canada's strong economic dependence on its natural resources. The *Western Economic Diversification Act, 1988*, gives the department a broad economic development and diversification, coordination and advocacy mandate to:

“promote the development and diversification of the economy of Western Canada and to advance the interests of Western Canada in national economic policy, program and project development and implementation.”

The department's main activities consist of providing grants and contribution funding for projects that contribute to WD's strategic outcomes. A range of programs are used to deliver on WD's mandate and these are described in more detail in Annex A, as well as on WD's website at: http://www.wd.gc.ca/programs/default_e.asp. WD posts listings of approved grants and contributions projects in excess of \$25,000 on the departmental website at the following address: http://www.wd.gc.ca/gandc/default_e.asp.

WD relies upon its strong relationships with provincial governments, municipalities, universities and other post-secondary institutions, business associations, community economic development organizations, financial institutions, and the not-for-profit sector to deliver on its mandate effectively. Many of these relationships have resulted in formal agreements between two or more orders of government to deliver on joint priorities, such as the Western Economic Partnership Agreements (WEPAs), the Urban Development Agreements, and the Canada-Saskatchewan Northern Development Agreement. These agreements are sub-programs of WD's 'flagship' program, the Western Diversification Program, and are described in more detail on WD's website at the address noted above.

Small business growth and competitiveness is critical to the development and diversification of the western Canadian economy, and the department contributes to the success of small- and

medium-sized enterprises (SMEs) in the West by making resources available for them to grow their businesses. Rather than providing funding directly to individual businesses, the department works with industry or business organizations and other entities such as members of the Western Canada Business Service Network (WCBSN). WD provides operating funding to WCBSN members (Community Futures Development Corporations, Canada Business Service Centres, Women's Enterprise Centres, and Francophone Economic Development Organizations).² These organizations work with their respective communities, each other, and with other organizations to ensure that SMEs have access to information and capital.

Performance Measurement

Any project being considered for approval must go through a rigorous due diligence exercise, and must contribute to one of WD's strategic outcomes. WD's performance measurement strategy includes relevant performance indicators for all program activities. Each project has measurable objectives that include one or more of these performance indicators. WD's collaboration and coordination and advocacy program activities do not generally involve project funding, as the activities often involve interventions by WD staff on Cabinet and interdepartmental issues. Reporting on the result of collaboration, coordination and advocacy activities presents additional challenges.

A continuing challenge for the department is to roll-up the results of these individual projects and activities. For example, while many projects contribute to the Business Development and Entrepreneurship program activity, their expected results are quite diverse, and in many cases the results may not occur until three to five years, or even longer, after the project was initially approved.

One segment of WD's performance measurement strategy is the reporting provided quarterly by members of the WCBSN. They provide statistics such as the number and dollar value of loans made, and other information such as the number of clients provided with information and other business services. A departmental priority in 2007-2008 will be to continue to work with WCBSN members to strengthen this performance reporting, as well as work to enhance transparency, accountability and collaboration.

WD also undertakes program evaluations and impact studies to assess the degree to which key programs succeed in contributing to the department's outcomes. These documents are available at http://www.wd.gc.ca/rpts/audit/default_e.asp. A key undertaking in 2007-2008 will be the evaluation of WD's flagship program – the Western Diversification Program (WDP).

In the coming year, the department will continue to work on refining its performance measurement strategy in order to better demonstrate results for the resources provided.

² Further information on each of these organizations is available at http://www.wd.gc.ca/serv/default_e.asp.

A Renewed Vision for Western Economic Diversification Canada

During the summer of 2006, consultations with key western stakeholders were undertaken to examine the West's current and future challenges and opportunities, and to consider how WD can best support and add value to long-term growth and competitiveness in the West. As a result of these discussions, the department is re-defining its strategic framework to focus efforts in the following areas:

- a diversified economy;
- business growth and competitiveness; and
- strong economic foundations.

The foundation of this framework is WD's Treasury Board approved Program Activity Architecture (PAA), which has the following Strategic Outcomes:

- a competitive and expanded business sector in Western Canada and a strengthened western Canadian innovation system (Entrepreneurship and Innovation);
- economically viable communities in Western Canada with a high quality of life (Community Economic Development); and
- policies and programs that support the development of Western Canada (Policy, Advocacy and Coordination).

To ensure that WD's efforts are focused on achieving these strategic outcomes and thereby contributing to the renewed vision for the department, six priorities have been identified for the 2007-2008 fiscal year.

Departmental Priorities

1. Support for business competitiveness and growth

To support the growth and competitiveness of western Canadian small business, WD will focus on:

- improving access to risk capital and business services to SMEs through programs and services offered in conjunction with other business services organizations and associations, to improve general availability, coordination and collaboration on investments and service delivery; and
- working with western Canadian business, industry and research organizations to undertake systemic initiatives to enhance business productivity and competitiveness. Activities supported by WD in this area may include promoting awareness and adoption of new management and business practices (i.e. lean manufacturing), access to supply chains, creation of business networks and access to skilled labour.

2. Improve **linkages between strategic infrastructure investments and economic development** initiatives

WD will make strategic investments in the economic and business infrastructure of the West, in partnership with public and private sector partners, that support the department's objectives of economic diversification and small business growth and competitiveness. Examples of these investments include the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative, Mid-Continent Corridor, Wood Buffalo region, northern corridor development and tourism infrastructure that addresses a recognized gap and has a significant economic impact on the region. The department will place greater emphasis on support for initiatives that are multi-regional or pan-western in nature.

3. Greater emphasis on supporting **commercialization and value-added production**

WD will focus on:

- supporting the creation and growth of knowledge-based research and development (R&D) and business clusters and commercialization of new products, technologies and services in sectors within Western Canada that are outside the traditional resource-based sectors. Activities supported may include information and communications technology (ICT)/wireless, health industries, biotechnology, environmental technologies, ocean technologies, and the commercial application of cross-sectoral platform technologies such as nanotechnology and light synchrotron;
- increasing value-added production in resource and manufacturing sectors of the economy by supporting systemic or industry-wide initiatives in priority sectors to introduce new products, technologies, or innovations to existing production and processes; and
- promoting rural diversification through support for projects that will increase the capacity in rural areas to undertake applied R&D and value-added production and encourage new opportunities emerging for economic diversification and development linked in the northern regions of western provinces.

4. Improve **international competitiveness and strengthen trade and economic corridors** of importance to the West

The department will deliver on this priority by supporting trade and investment promotion activities focused on developing Asia-Pacific and continental trade corridors and links, and offering programs and services to SMEs to help new investment attraction and market penetration of western Canadian technologies, service and value-added products to key western Canadian target markets such as the United States and Mexico, and the Asia-Pacific region.

5. **Strengthen accountability, transparency, and performance reporting** by members of the Western Canada Business Service Network and improve **coordination** among WCBSN members and other business and economic organizations

During 2007-2008, WD will work with members of the WCBSN to collaborate on initiatives that will strengthen performance reporting, increase accountability to the communities served by the members, and increase transparency of operations. WCBSN members collaborate with WD and other business and community service providers in providing services to SMEs and their communities. WD will work with members to explore possibilities for new and innovative opportunities for enhanced collaboration, based on existing best practices.

6. Implement a **modern management agenda** that focuses on improving management practices within the department including strengthening accountability to Canadians, integration of human resource planning, risk assessment with business planning, and improving information management.

During 2007-2008, WD will continue to focus on implementing human resources modernization. The department is continuing to improve its efforts to incorporate human resource planning into all unit and regional plans, and the Report on Plans and Priorities. WD is piloting a succession-planning model in the Manitoba region, and depending on results, will implement it across the department.

WD is implementing an Integrated Risk Management (IRM) Framework to continue to manage risk and contribute to solid strategic decision-making. A comprehensive Corporate Risk Profile was created in December 2006 that highlights risk issues within the department. During 2007-2008, WD will communicate and manage the risks identified in the Corporate Risk Profile. WD will also systematically scan its business environment to understand, manage, and communicate new risks as they arise. The department will provide risk management information, tools and training within an IRM Framework and communicate and monitor IRM information throughout the department through a variety of clear, efficient and innovative vehicles.

SECTION II – ANALYSIS OF PROGRAM ACTIVITIES BY STRATEGIC OUTCOME

Strategic Outcome: Entrepreneurship and Innovation

A competitive and expanded business sector in Western Canada and a strengthened western Canadian innovation system (Entrepreneurship & Innovation)

Program Activity: **Business Development and Entrepreneurship**

Expected Result: the *growth* of small businesses in Western Canada and their improved capacity to remain *competitive* in the face of rising global competition.

	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Financial Resources (\$thousands)	\$57,786	\$58,170	\$54,268
Human Resources (FTEs)	131	127	127

This program activity contributes to the following departmental priorities:

support for business competitiveness and growth ;
improve international competitiveness and strengthen trade and economic corridors of importance to the West; and
strengthen accountability, transparency, and performance reporting by members of the Western Canada Business Service Network (WCBSN) and improve coordination among WCBSN members and other business and economic organizations.

Business Growth and Competitiveness

WD's activities are resulting in improved access to business information, training, business advisory services and capital for all western Canadian SMEs, including those located in rural communities.

WD recognizes the critical importance that SMEs play in the western Canadian economy. Approximately one half of jobs in the West occur in establishments with less than 50 employees. The number of small businesses per capita in Western Canada is 30 per cent higher than in the rest of Canada.³

There also are comparatively fewer large companies outside of the predominantly foreign-owned resource industries and fewer head offices or private R&D facilities within Western Canada that

³ Western Centre for Economic Research, "Revisiting Portraits of Small Business Growth and Employment in Western Canada", <http://www.bus.ualberta.ca/wcer/pdf/86eng.pdf>

could serve as a catalyst and source for new investment or commercially-driven research discoveries and which could provide an anchor for R&D and new business growth.

Western Canada, and Canada more generally, represent comparatively small and high-cost economies and markets within a global marketplace that is witnessing the rise of significant new and low-cost competitors from several regions of the world. As a trade dependent region, western Canadian businesses are facing new challenges in remaining competitive and securing access to international markets.

This leaves Western Canada's business structure vulnerable to competitive pressures and the emergence of new commercial practices and trends in the global economy. These include outsourcing, corporate concentration through mergers and acquisitions, and intense competition for domestic and export markets, investment and skilled labour.

Statistics Canada research concludes that the slower rate of diffusion of best-practice technology in Canada is the primary reason for Canada's declining productivity in the past twenty years. This is especially true of Western Canada, where, with the exception of Alberta, the growth in manufacturing excellence has not kept pace with other regions of the country. Canada's focus on technology commercialization has meant limited resources for increasing productivity and competitiveness of manufacturers and exporters.⁴

Addressing these challenges by ensuring that western Canadian industry is able to take advantage of new opportunities in high-growth markets requires an aggressive strategy to develop a more competitive, productive and expanded business sector in Western Canada. This strategy must help western Canadian industry and R&D organizations to secure and expand their position in US markets, to identify and access niche markets and become a part of global supply chains within the rapidly growing Asia-Pacific market. Development of a strategy to improve international competitiveness and strengthen trade and economic corridors of importance to the West is a priority for WD for 2007-2008.

To enhance overall support for trade and market development, WD partners with other federal departments, the provincial governments and local organizations to work with western Canadian industry groups and associations to improve their export readiness and to support market development activities directed primarily at key US and Asia-Pacific markets.

WD works to achieve results that support small business growth in the West primarily by providing assistance to industry or business associations for projects that have systemic benefits, or through third-party delivery organizations such as financial institutions, or through the more than 100 offices of the Western Canada Business Service Network. Links to organizations affiliated with the WCBSN can be found at: http://www.wd.gc.ca/serv/default_e.asp. Leveraging of service and capital support for entrepreneurs is key to WD's business development strategy.

A 2004 Statistics Canada Survey on Financing of Small- and Medium-sized Enterprises found that 20 per cent of SMEs cited obtaining financing as an obstacle to business growth. Those

⁴ "A Frontier Approach to Canada-United States Multifactor Productivity Performance," Statistics Canada, April 3, 2003.

more likely to experience difficulties in obtaining financing included innovative businesses (40 per cent), young enterprises - defined as those that started operation in 2002 (34 per cent), exporters (29 per cent), and manufacturers (27 per cent).

WD has created new and alternative sources of capital for SMEs by working closely with capital providers to create a specialized series of loan agreements under the Loan and Investment Program. These loan funds target industry sectors important to Western Canada, including micro-lending and other target groups, and provide patient and flexible debt capital on terms especially suited to the unique needs and cash flow requirements of these small businesses. Loans are approved on commercial terms by capital providers, such as chartered banks, credit unions, trust companies, and others, who use their own capital and make lending decisions using their own expertise while sharing the increased risk with WD.

Another source of capital for SMEs in the West is the loan funds that WD has provided to most members of the WCBSN. These loan funds enable network members to provide repayable loans to SMEs in rural areas, and to those operated by women, francophones, young entrepreneurs or those with disabilities. WD's network members also provide SMEs with path finding services and referrals to alternative sources of financing. One of WD's priorities for 2007-2008 is to strengthen accountability, transparency and performance reporting by members of the WCBSN and improve coordination among WCBSN members and other business and economic organizations.

The following table illustrates the **key** Transfer Payment Programs the department utilizes to support the expected results of this program activity:

Key Programs*	Financial Resources (000's)		
	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Western Diversification Program (WDP)	\$23,900	\$24,200	\$24,100
Community Futures Program	\$13,700	\$13,900	\$14,200
Loan and investment Program	\$3,500	\$3,500	\$3,500

* Appendix A provides descriptions of these key programs.

The WDP has a number of sub-programs that support this program activity, and further information on these sub-programs such as the Western Economic Partnership Agreements, the Canada-Saskatchewan Northern Development Agreement, the Women's Enterprise Initiative, and the Urban Development Agreements, can be found at http://www.wd.gc.ca/programs/default_e.asp.

Program Activity Name: Innovation

Expected Result: an increase in knowledge-driven and value-added economic activities, built on both traditional and emerging industries, that creates a more diversified and resilient economy in Western Canada.

	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Financial Resources (\$thousands)	\$64,696	\$63,548	\$63,214
Human Resources (FTEs)	97	102	101

This program activity contributes to the following departmental priority:

greater emphasis on supporting **commercialization and value-added production**

A Diversified Economy

To promote economic diversification and the value of the West's economic output, WD will focus on:

- supporting the creation and growth of knowledge-based R&D and business clusters in sectors within western

Canada outside the traditional resource-based sectors such as information communications technology (ICT)/wireless, health industries, biotechnology, environmental technologies, ocean technologies and the commercial application of cross-sectoral platform technologies such as nanotechnology and light synchrotron;

- increasing value-added production in resource and manufacturing sectors of the economy by supporting systemic or industry-wide initiatives in priority sectors to introduce new products, technologies, or innovations to existing production and processes; and
- promoting rural diversification through support for projects that will increase the capacity in rural communities to undertake applied R&D and value-added production and encourage new opportunities for skilled employment.

The development, commercialization, application and adoption of technology are the primary means to a more diversified economy. Broadly, these activities are referred to as innovation, the translation of knowledge into economic benefits. During the 2007-2008 fiscal year, WD's priorities under this strategic objective are:

- technology commercialization and adoption leading to an increase in the number of technologies developed in research institutions that have commercialization potential, and an increase in technologies adopted by existing firms;

- rural innovation leading to increased technological capacity and diversification in a community; and
- technology skills development leading to an increase in training, education and skills building of highly qualified people.

In addition, on a case-by-case basis, WD will support the development of technology-based clusters through strategic investments in:

- knowledge infrastructure to increase the capacity underlying a cluster;
- technology linkages to increase connections and synergies among innovation system (cluster) members; and
- technology R&D (applied research) leading to technologies with commercialization potential.

WD will continue to work with other stakeholders including the not-for-profit sector, academic/industry consortiums, industry associations and other levels of government to diversify the economy of the West both through provincial initiatives and multi-jurisdictional or pan western approaches.

The following table illustrates the **key** Transfer Payment Program the department utilizes to support the expected results of this program activity:

Key Program*	Financial Resources (000's)		
	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Western Diversification Program	\$55,900	\$54,300	\$54,100

* Appendix A provides a description of key programs.

The WDP has a number of sub-programs that support this program activity, and further information on these sub-programs such as the Canada Foundation for Innovation Support Program, the Western Economic Partnership Agreements, the Canada-Saskatchewan Northern Development Agreement, and the Urban Development Agreements, can be found at http://www.wd.gc.ca/programs/default_e.asp

Strategic Outcome: Community Economic Development

Economically viable communities in Western Canada with a high quality of life (Community Economic Development)

Program Activity Name: Community Economic Planning, Development and Adjustment

Expected Result: to ensure strong and viable communities in urban and rural areas of Western Canada capable of responding to challenges that hinder competitiveness, opportunities, and quality of life.

	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Financial Resources (\$thousands)	\$103,952	\$55,010	\$55,615
Human Resources (FTEs)	52	50	50

Note: On behalf of the Government of Canada, WD was responsible for delivering \$92 million in funding for capital legacy projects in Saskatchewan and Alberta to commemorate their centenaries in 2005. The decline in planned spending from 2007-2008 to 2008-2009 reflects the planned completion of these projects.

Despite the West's strong overall economic performance, many communities and regions continue to face challenges in attracting investment and realizing potential opportunities. Others, because of the rapid growth, have to contend with managing that growth in ways that ensure that the growth is sustained over the long run. WD plays a key role in addressing these issues in the West by forging partnerships among governments, community organizations and other stakeholders that combine strengths and resources to create collaborative solutions to these issues in ways that can be maintained in spite of global economic pressures.

Under this program activity, the department will focus on:

- initiatives that allow communities to sustain their economies and adjust to changing and often very challenging economic circumstances;
- facilitating economic recovery from depressed economic circumstances; and
- working collaboratively with members of the WCBSN to carry out Aboriginal economic development and other community economic development initiatives.

During the fiscal year, the department will make strategic investments in the economic and business infrastructure of the West - in partnership with public and private sector partners - that support the department's objectives of economic diversification and small business growth and competitiveness. Examples of these investments include the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative, Mid-Continent Corridor, Wood Buffalo region, and tourism infrastructure that addresses a recognized gap and has a significant economic impact on the region. The department will place greater emphasis on support for initiatives that are multi-regional or pan-western in nature.

The department will also promote rural diversification through support for projects that will increase the capacity in rural communities to undertake value-added production and encourage new opportunities for skilled employment. In urban areas, WD has played a key role in leading federal horizontal coordination. WD investments will be focused on activities that result in economic development and growth. WD will also continue to support projects that enhance Aboriginal participation in the mainstream economy.

The following table illustrates the **key** Transfer Payment Programs the department utilizes to support the expected results of this program activity:

Key Program*	Financial Resources (000's)		
	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Western Diversification Program	\$75,400	\$29,500	\$29,900
Community Futures Program	\$13,700	\$13,900	\$14,200

*Appendix A provides a description of key programs.

The WDP has a number of sub-programs that support this program activity, and further information on these sub-programs such as the Western Economic Partnership Agreements, the Canada-Saskatchewan Northern Development Agreement, and the Urban Development Agreements, can be found at http://www.wd.gc.ca/programs/default_e.asp

Program Activity Name: Infrastructure

Expected Result: to improve and expand sustainable public infrastructure that enhances the quality of the environment and allows for long-term economic growth.

	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Financial Resources (\$thousands)	\$29,946	\$2,013	\$1,396
Human Resources (FTEs)	16	15	10

Note: WD delivers the Infrastructure Canada Program (ICP) in Western Canada and both grants and contributions (G&C), and operations and maintenance (O&M) funding is included in WD's resource allocations for 2007-2008. The decrease in funding from 2007-2008 to future years reflects the winding down of the ICP, which ends March 31, 2008. WD delivers the Municipal Rural Infrastructure Fund and Canada Strategic Infrastructure Fund on behalf of Infrastructure Canada and O&M funding for both of these funds is included in WD's resource allocations from 2007 – 2009. G&C resource allocations for MRIF and CSIF are included in the RPP of Infrastructure Canada.

This program activity contributes to the following departmental priority:

improve **linkages between strategic infrastructure investments and economic development** initiatives

In 2007-2008, WD will be involved in the delivery of three infrastructure programs.

The Infrastructure Canada Program (ICP) was created in 2000 to enhance infrastructure in Canada's urban and rural communities and to improve quality of life through investments that protect the environment and support long-term community and economic growth. All project approvals under the program were completed by June 2005, however the program was extended until March 31, 2008, to allow for the completion of all projects.

With a primary focus on communities with less than 250,000 people, the Municipal Rural Infrastructure Fund (MRIF) improves and increases the stock of core public infrastructure in areas such as water, wastewater, solid waste management, public transportation, cultural, recreation, tourism and connectivity. The Canada Strategic Infrastructure Fund (CSIF) complements the ICP and MRIF in that it addresses infrastructure projects that are regional priorities, but exceed the scope and capacity of the other infrastructure programs. In its role in administering MRIF and select CSIF projects, WD will manage contribution agreements, review claims, and monitor projects.

WD's infrastructure activities for the coming year will include:

- administration of the ICP and the program's sunset by March 31, 2008;
- delivery of MRIF in the West;
- administration of approved CSIF projects including the Winnipeg Red River Floodway (\$162 million), Winnipeg Wastewater Treatment System (\$42 million), Saskatoon South Downtown Redevelopment (\$13.7 million), Saskatchewan's Regional Rural Water Supply Systems (\$27.3 million), Regina's Urban Revitalization projects(\$14 million), and Vancouver's Convention and Exhibition Centre (\$222.5 million); and
- collaborating with Infrastructure Canada in the audit of the CSIF management control framework for specific projects.

The following table illustrates the **key** Transfer Payment Program the department utilizes to support the expected results of this program activity:

Key Program*	Financial Resources (000's)		
	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Infrastructure Canada Program	\$28,000	-	-

* Appendix A provides a description of key programs. MRIF and CSIF G&C resource allocations are included in the RPP of Infrastructure Canada.

Strategic Outcome: Policy, Advocacy and Coordination

Policies and programs that support the development of Western Canada (Policy, Advocacy and Coordination)

Strong Economic Foundations

WD's Policy, Advocacy and Coordination function includes a range of activities designed to build a strong economic foundation in Western Canada. These activities result in effective strategies, policies and programs that address the economic development needs, opportunities, and aspirations of Western Canada.

Program Activity Name: Collaboration and Coordination

Expected Result: better coordinated economic development activities and programs in the West.

	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Financial Resources (\$thousands)	\$5,885	\$5,885	\$5,885
Human Resources (FTEs)	40	40	40

This program activity contributes to all departmental priorities.

WD takes a leadership and coordinating role in identifying economic challenges and opportunities for the West, and in developing a federal response either through the investment of its own resources or by working with other appropriate federal departments and agencies. The department acts as a champion and advocate for federal and intergovernmental collaboration to address key impediments to long-term growth and diversification and promote coordination in areas of federal or shared federal-provincial jurisdiction, such as labour shortages, border access, regulatory harmonization, inter-provincial and intergovernmental trade.

WD will continue to organize and coordinate events with other levels of government, other federal departments, industry (in particular industry associations), academic institutions, and the not-for-profit sector to discuss, plan, develop, and implement policies, programs, and initiatives that promote the development and diversification of the western economy.

Program Activity Name: Advocacy

Expected Result: an improved understanding and awareness of western issues by federal policy makers and increased access to and participation in federal programs by the region.

	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Financial Resources (Sthousands)	\$2,660	\$2,660	\$2,660
Human Resources (FTEs)	20	20	20

This program activity contributes to all departmental priorities.

An important part of WD's mandate is to advance the interests of Western Canada in national economic policy, program, and project development and implementation. In fulfilling this mandate, WD frequently acts as a champion for new federal initiatives and projects in the West that would support long-term economic development and diversification. Working within federal policy and decision-making structures, WD strives to ensure the views and concerns of western Canadians are taken into account in the development of national policies, priorities and programs.

Specific examples of WD's advocacy efforts include:

- intervening in and providing western perspectives and input into submissions to Cabinet based on an assessment of western-oriented items on the Cabinet Agenda;
- working on behalf of western Canadian firms and industries seeking to access government programs such as major Crown projects, granting council funding, Canada Foundation for Innovation initiatives, and funding offered by other federal departments and agencies;
- establishing and participating in western-based consultation forums such as the federal-provincial Deputy Ministers' Economic Development forum, Senior Western Innovation Officials forum, as well as the Federal Councils in each province;
- advocating in support of specific regional projects or issues such as WD's work in advocating for the mid-continent corridor, Intervac (one of the largest vaccine research laboratories in North America, which will be owned and operated by the University of Saskatchewan), and support for communities affected by the Mountain Pine Beetle; and
- engaging western Canadian stakeholders in the development and implementation of national priorities, such as the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative.

In 2007-2008 the department will refine its Advocacy Strategy and implement an Advocacy Agenda focused on the highest priority advocacy items. This agenda will be reviewed and implemented annually, in 2007-2008 WD's advocacy activities will focus on ensuring that:

- Western Canada's interests are promoted abroad through Government of Canada trade and investment activities under the federal government's Global Commerce Strategy;
- national programs aimed at enhancing research and development and technology commercialization offer appropriate access to western Canadians; and
- a strong western Canadian presence and influence in the development and implementation of initiatives to promote Asia-Pacific trade and economic opportunities, and the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative.

Program Activity Name: Research and Analysis

Expected Result: an enhanced dialogue around and understanding of western issues, challenges, opportunities and priorities.

	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Financial Resources (\$thousands)	\$4,157	\$4,157	\$4,157
Human Resources (FTEs)	28	28	28

This program activity contributes to all departmental priorities.

WD supports research, consultations, feasibility studies and other related activities to improve understanding of the western Canadian economy and to focus on specific economic challenges and opportunities in the West. These activities also contribute to the department's policy development activities and identify immediate or pending issues on which WD will need to consider an advocacy role.

Many of WD's policy research activities and outputs foster increased regional collaboration among economic development stakeholders in Western Canada and the development of pan-western perspectives and approaches to policy issues.

Research priorities for 2007-2008 include:

- analysis of western challenges, opportunities and factors affecting regional prosperity; regional trade and investment patterns;

- development of a clear, coordinated public policy plan that will ensure Western Canada achieves long-term success in the global economy;
- analysis of opportunities for and barriers to small business in participating in export markets;
- an analysis of economic sectors pertinent to the current and future western economy (with particular emphasis on health innovation as a potential economic driver);
- analysis of barriers to addressing labour shortages in Western Canada; and
- research to support policy development in national or international forums such as factors contributing to regional competitiveness.

The following table illustrates the **key** Transfer Payment Program the department utilizes to support the expected results of this program activity:

Key Program*	Financial Resources (000's)		
	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Western Diversification Program	\$600	\$600	\$600

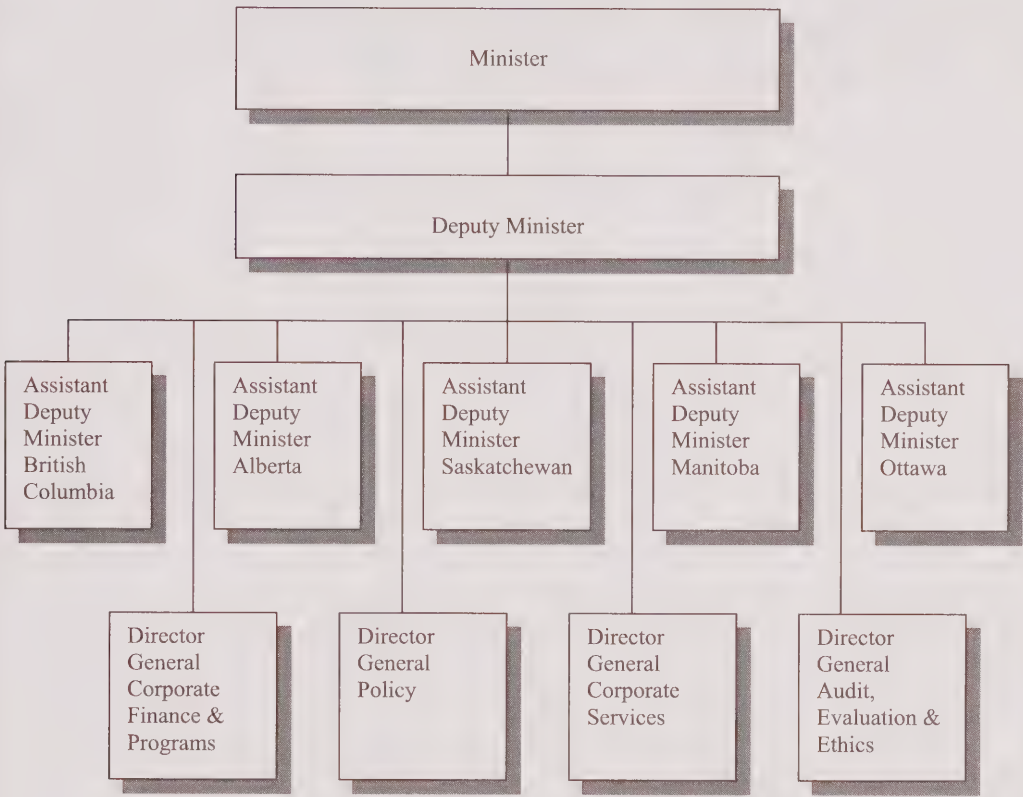
* Appendix A provides a description of key programs.

SECTION III – SUPPLEMENTARY INFORMATION

Organizational Information

The department’s Head Office is located in Edmonton, Alberta, co-located with the Regional Office for Alberta. Regional offices are located in each of the other western provinces - Winnipeg, Saskatoon and Vancouver - with a liaison office in Ottawa. Regional satellite offices also exist in Calgary and Victoria. The department’s Deputy Minister is located in Edmonton, and Assistant Deputy Ministers are located in Vancouver, Edmonton, Saskatoon, Winnipeg and Ottawa.

Western Economic Diversification Canada Organization Structure



Accountability

The Minister of Western Economic Diversification, the Honourable Rona Ambrose, is responsible for WD policies and programs that are designed to promote the development and diversification of the economy of Western Canada and to advance the interests of Western Canada in national economic policy, program and project development and implementation.

WD's strategic direction is set by the Executive Committee, which is composed of the Deputy Minister, five Assistant Deputy Ministers, the Directors General of Corporate Finance and Programs, Corporate Services, and Policy, and the Director of Corporate Communications.

In addition to corporate responsibilities, each of the western Assistant Deputy Ministers is accountable for the delivery of programs and services in their region, which support the department's strategic outcomes. The Ottawa-based Assistant Deputy Minister and the Director General of Policy lead the department's advocacy activities.

Departmental links to the Government of Canada Outcomes

2007-2008						
Program Activity	Budgetary			Loans, Investments and Advances	Total Main Estimates	Adjustments (planned spending not in Main Estimates)
	Operating	Grants	Contributions and Other Transfer Payments			
(\$ thousands)						Total Planned Spending
Strategic Outcome: Policies and programs that support the development of Western Canada (Policy, Advocacy and Coordination)						
Collaboration and Coordination	5,770	-	115	5,885	-	5,885
Advocacy	2,545	-	115	2,660	-	2,660
Research and Analysis	3,579	-	578	4,157	-	4,157
Strategic Outcome: Economically viable communities in Western Canada with a high quality of life (Community Economic Development)						
Community Economic Planning, Development and Adjustment	12,387	1,475	87,590	101,452	2,500	103,952
Infrastructure	1,989	-	27,957	29,946	-	29,946
Strategic Outcome: A competitive and expanded business sector in Western Canada and a strengthened western Canadian innovation system (Entrepreneurship and Innovation)						
Business Development and Entrepreneurship	12,675	1,645	39,457	53,777	4,009	57,786
Innovation	8,770	1,880	44,683	55,333	9,363	64,696
Total	47,715	5,000	200,495	253,210	15,872	269,082

Collaboration and Coordination, Advocacy, Research and Analysis, Community Economic Planning, Development and Adjustment, Infrastructure, and Business Development and Entrepreneurship program activities contribute to the achievement of the Government of Canada's "Strong Economic Growth" outcome. Innovation contributes to the achievement of the Government of Canada's "An Innovative and Knowledge-based economy" outcome.

Table 1: Departmental Planned Spending Table and Full-time Equivalents

(\$ thousands)	Forecast Spending 2006-2007	Planned Spending 2007-2008	Planned Spending 2008-2009	Planned Spending 2009-2010
Collaboration and Coordination	5,349	5,885	5,885	5,885
Research and Analysis	4,218	4,157	4,157	4,157
Advocacy	2,703	2,660	2,660	2,660
Community Economic Planning, Development and Adjustment	137,483	101,452	55,010	55,615
Infrastructure	52,011	29,946	2,013	1,396
Business Development and Entrepreneurship	59,954	53,777	54,193	54,268
Innovation	53,813	55,333	60,218	59,884
Total Main Estimates	315,531	253,210	184,136	183,865
Adjustments (following page)*	58,482	15,872	7,307	3,330
Other				
Forecasted Lapse ⁵	(13,500)	-	-	-
<i>Total Adjustments</i>	44,982	15,872	7,307	3,330
Total Planned Spending	360,513	269,082	191,443	187,195
Total Planned Spending	360,513	269,082	191,443	187,195
Less: Non-respendable revenue	6,458	2,200	2,200	2,200
Plus: Cost of services received without charge	4,279	4,161	3,166	2,820
Total Departmental Spending	358,334	271,043	192,409	187,815
Full-time Equivalents	402	384	382	376

The reduction of resources over the planning horizon reflects the sun setting of time-limited programs such as funding for the Prince Rupert Port Authority, the Alberta and Saskatchewan Centennials, and the Infrastructure Canada Program.

⁵ The forecasted lapse relates to the Infrastructure Canada Program and the Alberta/Saskatchewan Centenaries initiative. WD will seek Treasury Board approval to reprofile the funds, through the Supplementary Estimates and Annual Reference Level Update (ARLU) process, to fiscal years 2007-2008 and future.

* Adjustments

ADJUSTMENTS (000's)	2006-2007	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Supplementary Estimates A:				
Operating Budget carry-forward	1,997	-	-	-
Canada Strategic Infrastructure Fund – City of Saskatoon – Phase II	26	-	-	-
Infrastructure Canada Program reprofile	37,899	-	-	-
Social Economy – Capacity Building	(2,490)	-	-	-
Reduced Ministry Cost	(450)	-	-	-
Procurement Savings	(350)	-	-	-
Alberta / Saskatchewan Centenaries – Museum of Regiments	(3,000)	-	-	-
Alberta / Saskatchewan Centenaries – RCMP Heritage Centre	2,500	-	-	-
Interdepartmental Partnership with Official Languages	330	-	-	-
Pacific Regional Council	319	-	-	-
Supplementary Estimates B: (not yet approved):				
Operating Budget carry-forward	1	-	-	-
Primrose Lake Economic Development Corporation	15,000	-	-	-
Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative	2,100	-	-	-
Stronger West/Canada Jobs Fund	2,000	-	-	-
Britannia Mines – Mining Industry Interpretive Centre and Sustainability Walk	2,500	2,500	-	-
Pacific Northwest Economic Region	100	-	-	-
Submissions not yet approved:				
Intervac/Vaccine and Infectious Disease Organization (VIDO)	-	9,330	3,330	3,330
Canada Business Service Centres	-	3,977	3,977	-
Internal Audit	-	65	-	-
TOTAL ADJUSTMENTS	58,482	15,872	7,307	3,330

Table 2: Voted and Statutory Items listed in Main Estimates

Vote or Statutory Item	Truncated Vote or Statutory Wording	2007-2008 Main Estimates	2006-2007 Main Estimates
1	Operating expenditures	42,527	47,217
5	Grants and contributions	205,495	262,798
(S)	Contributions to employee benefit plans	5,188	5,516
	Total Department	253,210	315,531

The decrease in the Main Estimates from 2006-2007 to 2007-2008 reflects the sun setting of time-limited funding for the Prince Rupert Port Authority and a decrease in the Infrastructure Canada Program and Alberta and Saskatchewan Centennials funding.

Table 3: Services Received Without Charge

(\$ thousands)	2007-2008
Accommodation provided by Public Works and Government Services Canada	2,191
Contributions covering employers' share of employees' insurance premiums and expenditures paid by Treasury Board of Canada Secretariat (excluding revolving funds)	1,964
Salary and associated expenditures of legal services provided by the Department of Justice Canada	6
Total 2007-2008 services received without charge	4,161

Table 4: Sources of Non-Responsible Revenue

Non-Responsible Revenue

(\$ thousands)	Forecast Revenue 2006-2007	Planned Revenue 2007-2008	Planned Revenue 2008-2009	Planned Revenue 2009-2010
Repayment of Repayable Contributions	3,750	1,500	1,500	1,500
Adjustment to previous years payable at year-end	2,258	500	500	500
Other Revenue	450	200	200	200
Fees paid with ATIP requests*	0	0	0	0
Total Non-Responsible Revenue	6,458	2,200	2,200	2,200

*Note: Western Economic Diversification Canada collects approximately \$250 in fees associated with the *Access to Information and Privacy Acts* (ATIP).

Table 5: Resource Requirement by Branch or Sector

(\$ thousands) Program Activity	Regional Programs	Corporate Multi-Regional Programs (1)	National Programs	Total Planned Spending
Collaboration and Coordination	3,945	1,940	-	5,885
Advocacy	1,272	1,388	-	2,660
Research and Analysis	3,187	970	-	4,157
Community Economic Planning, Development and Adjustment (2)	100,168	3,784	-	103,952
Infrastructure (3)	-	-	29,946	29,946
Business Development and Entrepreneurship	47,609	6,200	3,977	57,786
Innovation	61,825	2,871	-	64,696
Total	218,006	17,153	33,923	269,082

- (1) Corporate / Multi-regional Operating resources include Headquarters, the Ottawa Liaison Office, and contribution programs that impact more than one province such as the \$3.5 million for the Loan and Investment Program, included under the Business Development and Entrepreneurship activity.
- (2) Community Economic Planning, Development and Adjustment, Regional Programs includes \$38.6 million for the Alberta and Saskatchewan Centenaries activities.
- (3) Infrastructure resource requirements are for the Infrastructure Canada Program (ICP). ICP resources are allocated on the basis of population and unemployment over the multi-year life of the program. Total ICP approved budget is \$557.2 million.

Table 6: Details on Transfer Payments Programs

Over the next three years, Western Economic Diversification Canada will manage the following transfer payment programs in excess of \$5 million:

2007-08

1. Western Diversification Program
2. Community Futures Program
3. Infrastructure Canada Program

2008-09

1. Western Diversification Program
2. Community Futures Program

2009-10

1. Western Diversification Program
2. Community Futures Program

For further information on the above-mentioned transfer payment programs see <http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estime.asp>

Table 7: Foundations (Conditional Grants)

Over the next three years, Western Economic Diversification Canada will manage the following Conditional Grant in excess of \$5 million:

2007-08

Grant to the Friends of the Canadian Museum for Human Rights Inc.

2008-09

Grant to the Friends of the Canadian Museum for Human Rights Inc.

2009-10

Grant to the Friends of the Canadian Museum for Human Rights Inc.

For further information on the above-mentioned transfer payment programs see <http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estime.asp>

Table 8: Horizontal Initiatives

Over the next year, Western Economic Diversification Canada will be involved in the following horizontal initiatives as either the lead or the partner:

1. Western Economic Partnership Agreements (lead)
2. Infrastructure Canada Program (partner)
3. Canada Strategic Infrastructure Fund (partner)
4. Municipal Rural Infrastructure Fund (partner)

Supplementary information on Horizontal Initiatives can be found at http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/eppi-ibdrp/hrdb-rhbd/profil_e.asp.

Table 9: Sustainable Development Strategy

Western Economic Diversification Canada's fourth sustainable development strategy (SDS IV) builds on lessons learned from the department's three previous strategies, the recommendations of the Commissioner of the Environment and Sustainable Development (CESD), the findings of a third party assessment of SDS 2004, and input solicited from consultations with staff and partners.

The strategy outlines a streamlined logic model with three strategic outcomes that WD hopes to achieve through the implementation of SDS IV. These are:

1. innovation towards sustainable development - increased R&D, commercialization, adoption and adaptation of new environmental technologies and processes within western Canada;
2. greening of WD's operations - WD's corporate culture reflects the principles of Sustainable Development; and
3. external greening - greater awareness of Government of Canada Sustainable Development (SD) concepts and opportunities on the part of WD's partners and western Canadian business.

SDS IV contributes to elements of each departmental strategic outcome; however, activities in support of the SD strategic outcome "innovation towards sustainable development" are particularly relevant to the department's activities related to Innovation and Entrepreneurship.

SDS Departmental Goal: Innovation Towards Sustainable Development		
Federal SD Goal including Greening of Government Operation goals*	Performance Measure from current SDS	Department's Expected Results for 2007-08
Clean water	Number of approved projects	Development, commercialization, adoption and/or adaptation of environmental technologies and processes
Clean air	Dollars committed to projects	
Reduce greenhouse gas emissions	Total dollars leveraged	Capacity building, market development and development of management capacity in the environmental sector
Sustainable Communities		Expanded understanding of the impact of environmental issues on Western Canada through research.

SDS Departmental Goal: Greening of WD Operations		
Federal SD Goal including Greening of Government Operation goals*	Performance Measure from current SDS	Department's Expected Results for 2007-08
Governance for sustainable development	<p>Executive committee briefed semi-annually about the implementation of SDS IV</p> <p>Number of initiatives that incorporate SD tracking</p> <p>SD is integrated into the DPR, RPP and regional business plans</p> <p>Numbers of SEAs completed</p> <p>Maintain intranet website on greening</p> <p>Regular greening tips to staff</p> <p>Number of contracts with green clauses</p> <p>Per cent of green office supplies purchased</p> <p>Per cent of green purchases or leases for office equipment</p> <p>Number of staff attending training</p> <p>Participate in paper, battery, and other recycling programs</p>	<p>Senior management is engaged and supported by corporate SD team</p> <p>SD planning, tracking and reporting systems incorporated into new and existing initiatives</p> <p>Strategic Environmental Assessment (SEA) management systems are implemented to ensure early, full and meaningful implementation of the Cabinet Directive</p> <p>Internal communication on SD</p> <p>Greening clauses are incorporated in departmental goods and services contracts where appropriate</p> <p>Purchase green office supplies</p> <p>Purchase or lease green office equipment</p> <p>SD and green training provided to officers</p> <p>Working with facilities management on recycling programs</p>

SDS Departmental Goal: External Greening		
Federal SD Goal including Greening of Government Operation goals*	Performance Measure from current SDS	Department's Expected Results for 2007-08
	Per cent of federal SD-related \$\$ distributed in Western Canada	Work with other federal departments and partners to ensure access by western stakeholders to federal SD-related programs
	Number of applications from Western Canada for federal SD-related programs	SD excellence in Western Canada recognized
	Number of partners and/or stakeholders recognized	Partners provided with information on SD concepts and best practices
	Number of SD communications	
	Number of WD outreach activities at SD-related events	

* Projects supported may contribute to one or more of the federal SD goals listed.

Table 10: Internal Audits and Evaluations

Name of Internal Audit/Evaluation	Audit/ Type/Evaluation Type	Status	Expected Completion Date
Western Diversification Program	Program Audit	Planned	2007-08
Community Futures Program	Program Audit	Planned	2008-09
Loan and Investment Program	Program Audit	Planned	2007-08
Women's Enterprise Initiative	Program Audit	Planned	2007-08
Infrastructure Canada Program	Program/Project Audits	Planned	2008-09
Municipal Rural Infrastructure Fund	Program/Project Audits	Planned	2007-08
Canada Strategic Infrastructure Program	Program/Project Audits	Planned	2008-09
Audit of key internal controls	Management Audit	Planned	2007-08
Audit of key internal controls	Management Audit	Planned	2008-09
Audit of risk management and governance processes	Management Audit	Planned	2007-08
Audit of risk management and governance processes	Management Audit	Planned	2008-09
Government wide horizontal audits	Management Audit	TBS to determine	2007-08
Government wide horizontal audits	Management Audit	TBS to determine	2008-09
Western Diversification Program	Program Evaluation	Planned	2007-08
Community Futures Program	Program Evaluation	Planned	2007-08
Loan and Investment Program	Program Evaluation	Planned	2008-09
Women's Enterprise Initiative	Program Evaluation	Planned	2008-09
Infrastructure Canada Program	Program Evaluation	Planned	2008-09
Canada Strategic Infrastructure Program	Program Evaluation	Planned	2008-09

Electronic link to Internal Audit and Evaluation Plan: http://www.wd.gc.ca/rpts/plans/default_e.asp

SECTION IV – OTHER ITEMS OF INTEREST

Official Languages

Through the use of partnerships and opportunities to expand on current community and economic development initiatives, WD commits to four key activities in WD's Section 41 Action Plan (2004-2008):

- communicating the department's Official Language Action Plan by promoting concepts, activities and achievements of Section 41 within and external to the department;
- providing support to Francophone Economic Development Organizations (FEDOs);
- building partnerships with other departments and stakeholders; and
- providing support to projects with Official Language Minority Communities (OLMCs).

The Action Plan seeks to enhance the department's strategic directions within the activities of the western Official Language Minority Communities (OLMCs). Further information on the Action Plan can be obtained at: <http://www.wd.gc.ca/rpts/strategies/ola/2004/>.

Across Western Canada, WD partners with the Francophone Economic Development Organizations (FEDOs) to address and provide assistance to francophone entrepreneurs and western OLMCs. The four FEDOs work with francophone communities and entrepreneurs to encourage innovative, sustainable and entrepreneurial economic practices.

WD and Industry Canada signed a Memorandum of Understanding to implement tele-education and tele-learning pilot projects and youth internships in the West that will continue until March 31, 2008. The pilot projects target:

- universities and colleges serving OLMCs;
- the catchment areas for universities and colleges in OLMCs; and
- minority communities that have research programs with such universities or colleges.

The major focus of the pilot projects is on expanding content and applications as opposed to supporting infrastructure or capital development. The internships serve to establish opportunities for youth to develop skills and labour capacity in their province of residence, and provide an environment conducive to enhancing their skills in the minority official language.

WD employs a flexible, comprehensive and integrated approach to innovative business development and sustainable communities in Western Canada's francophone communities. It offers WD the flexibility to support operating funding to existing francophone organizations, while enhancing the suite of services that can be offered to francophone entrepreneurs, SMEs and OLMCs.

Appendix A – Description of Key Programs

Western Diversification Program (WDP) - this program is designed to promote economic development and diversification in Western Canada and advance the interests of Western Canada in national policy, program and project development and implementation. The WDP is WD's main program, and is used to fund projects and contributes to the expected results of all WD program activities.

Community Futures Program (CF) - this national program is designed to provide funding for a network of Community Futures Development Corporations (CFDCs) across Canada with WD as the delivery department for the West. CFDCs are volunteer-led, non-profit organizations that lead strategic economic planning, and provide advice and commercial loans to local entrepreneurs, who foster economic development.

Loan and Investment Program (LIP) - allows financial institutions to supply loan capital to clients to whom it would not otherwise make loans. Under this program, WD contributes funds to a "loan loss reserve", which partly offsets higher risks associated with eligible loans to small businesses. Eligible clients apply directly to the financial institutions partnered with WD under this program.

Information on these and other WD programs is available at:
http://www.wd.gc.ca/programs/default_e.asp.

Annexe A - Description des principaux programmes

Le Programme de diversification de l'économie de l'Ouest (PDEO) : ce programme est conçu pour promouvoir le développement et la diversification de l'économie de l'Ouest canadien et pour faire valoir les intérêts de cette région dans l'élaboration et la mise en œuvre des politiques, des programmes et des projets nationaux. Le PDEO est le principal programme de DEO, ses fonds servent à financer les projets et contribuent aux résultats prévus pour toutes les activités de programme de DEO.

Le Programme d'aide au développement des collectivités (PADC) : ce programme national est conçu pour offrir du financement au réseau des Sociétés d'aide au développement des collectivités (CFDC) de l'ensemble du pays. DEO est le ministère responsable de son exécution dans l'Ouest. Les SADC sont des organismes à but non lucratif gérés par des bénévoles, elles dirigent la planification économique stratégique et offrent des conseils et des prêts commerciaux aux entrepreneurs locaux qui parrainent le développement économique.

Le Programme de prêts et d'investissement (PPI) : ce programme permet aux établissements financiers de fournir du capital de financement à des clients qui autrement n'auraient pu obtenir un prêt. Dans le cadre de ce programme, DEO contribue à « une réserve pour pertes sur prêts », qui sert à compenser, en partie, les risques plus élevés associés aux prêts alloués aux petites entreprises. Les clients qui répondent aux critères d'admissibilité déposent une demande de prêt directement à l'établissement associé à DEO pour ce programme.

Pour plus de renseignements sur ces programmes et les autres programmes de DEO, voir le site http://www.wd.gc.ca/programms/default_f.asp.

rehaussant l'ensemble des services qui peuvent être offerts aux entrepreneurs, aux PME et aux CLOSM francophones.

Langues officielles

Par des partenariats et en exploitant les possibilités d'élargir les initiatives courantes de développement économique et communautaire, DEO s'engage à réaliser quatre activités principales de son Plan d'action (2004-2008) en rapport avec l'article 41, soit :

- communiquer le Plan d'action des langues officielles du Ministère en faisant la promotion des concepts, des activités et des réalisations aux termes de l'article 41, à l'intérieur et à l'extérieur du Ministère;

- soutenir les Organisations francophones à vocation économique (OFVE);

- établir des partenariats avec d'autres ministères et intervenants;

- soutenir les projets avec les collectivités de langue officielle en situation minoritaire (CLOSM).

Le Plan d'action vise à rehausser les orientations stratégiques du Ministère dans les activités des collectivités de langue officielle en situation minoritaire (CLOSM) de l'Ouest. On peut obtenir de plus amples renseignements sur le Plan d'action à l'adresse : <http://www.deo.gc.ca/rpts/strategies/ola/2004/>.

Un peu partout dans l'Ouest canadien, DEO collabore avec les Organisations francophones à vocation économique (OFVE) pour traiter les problèmes des entrepreneurs et des CLOSM et les aider. Les quatre OFVE collaborent avec les collectivités et les entrepreneurs francophones pour encourager l'adoption de pratiques économiques innovatrices, durables et qui favorisent l'entrepreneuriat.

DEO et Industrie Canada ont signé un protocole d'entente pour la mise en œuvre de projets pilotes d'enseignement et d'apprentissage à distance ainsi que de stages dans l'Ouest pour les jeunes qui se poursuivront jusqu'au 31 mars 2008. Les projets pilotes ciblent :

- les universités et les collèges qui servent les CLOSM;
- les territoires de recrutement des universités et des collèges dans les CLOSM;
- les collectivités en situation minoritaire dotées de programmes de recherche auprès de ces universités et de ces collèges.

Le but principal des projets pilotes consiste à élargir le contenu et les applications plutôt qu'à appuyer les infrastructures ou le développement immobilier. Les stages visent à offrir aux jeunes la possibilité d'améliorer leurs compétences et leurs aptitudes au travail dans la province qu'ils habitent, et à établir un contexte qui favorise le perfectionnement de leurs compétences dans leur langue officielle en situation minoritaire.

DEO adopte une approche souple, exhaustive et intégrée dans les domaines du développement innovateur des entreprises et des collectivités durables pour les collectivités francophones de l'Ouest canadien. Cette approche offre à DEO la souplesse nécessaire pour soutenir le financement du fonctionnement des organisations francophones qui existent déjà, tout en

SECTION IV – AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT

Tableau 10 : Vérifications et évaluations internes

Nom de la vérification ou de l'évaluation interne	Type d'évaluation ou de vérification	Etat	Date d'achèvement prévue
Programme de diversification de l'économie de l'ouest	Vérification du programme	Prévu	2007-2008
Programme de développement des collectivités	Vérification du programme	Prévu	2008-2009
Programme de prêts et d'investissement	Vérification du programme	Prévu	2007-2008
Initiative pour les femmes entrepreneurs	Vérification du programme	Prévu	2007-2008
Programme Infrastructure Canada	Vérifications du programme ou du projet	Prévu	2008-2009
Fonds sur l'infrastructure municipale rurale	Vérifications du programme ou du projet	Prévu	2007-2008
Programme canadien sur l'infrastructure stratégique	Vérifications du programme ou du projet	Prévu	2008-2009
Vérification des systèmes de contrôle clés	Vérification de gestion	Prévu	2007-2008
Vérification des systèmes de contrôle clés	Vérification de gestion	Prévu	2008-2009
Vérification des processus de gestion du risque et de gouvernance	Vérification de gestion	Prévu	2007-2008
Vérification des processus de gestion du risque et de gouvernance	Vérification de gestion	Prévu	2008-2009
Vérifications horizontales à l'échelle de l'administration fédérale	Vérification de gestion	Déterminé par le SCT	2007-2008
Vérifications horizontales à l'échelle de l'administration fédérale	Vérification de gestion	Déterminé par le SCT	2008-2009
Programme de diversification de l'économie de l'ouest	Evaluation du programme	Prévu	2007-2008
Programme de développement des collectivités	Evaluation du programme	Prévu	2007-2008
Programme de prêts et d'investissement	Evaluation du programme	Prévu	2008-2009
Initiative pour les femmes entrepreneurs	Evaluation du programme	Prévu	2008-2009
Programme Infrastructure Canada	Evaluation du programme	Prévu	2008-2009
Programme canadien sur l'infrastructure stratégique	Evaluation du programme	Prévu	2008-2009

Liens électroniques aux plans de vérification et d'évaluation interne :

http://www.deo.gc.ca/rp/s/plans/default_f.asp

Objectif du Ministère découlant de la SDD : l'écologisation à l'externe		
Objectif du gouvernement fédéral en matière de DD, y compris les objectifs d'écologisation des opérations gouvernementales*	<p>Mesure du rendement de la SDD actuelle</p> <p>% des montants fédéraux distribués dans l'Ouest canadien en rapport avec le DD</p> <p>Nombre de demandes provenant de l'Ouest canadien pour des programmes fédéraux reliés au DD</p> <p>Nombre de partenaires et d'intervenants reconnus</p> <p>Nombre de communications sur le DD</p> <p>Nombre d'activités de relations externes à des événements liés au DD</p>	<p>Résultats ministériels prévus pour 2007-2008</p> <p>De concert avec les autres ministères fédéraux et les partenaires, faire en sorte que les intervenants de l'Ouest ont accès à des programmes fédéraux de DD</p> <p>Récompenser l'excellence en matière de DD dans l'Ouest canadien.</p> <p>Informar les partenaires sur les concepts et les meilleures pratiques de DD.</p>

*Les projets soutenus peuvent contribuer à un ou plus des objectifs fédéraux de DD indiqués.

Objectif du Ministère découlant de la SDD : l'écologisation des activités de DEO

Objectif du gouvernement fédéral en matière de DD, y compris les objectifs d'écologisation des opérations gouvernementales*	Mesure du rendement de la SDD actuelle	Résultats ministériels prévus pour 2007-2008
<p>Objectif du gouvernement fédéral en matière de DD, y compris les objectifs d'écologisation des opérations gouvernementales*</p> <p>Une gouvernance pour un développement durable</p>	<p>Deux fois par an, une présentation est faite au Comité exécutif sur la mise en œuvre de la SDD IV</p> <p>Nombre d'initiatives qui intègrent un suivi du DD</p> <p>Intégration du DD dans le RMR, le RPP et les plans d'activités régionaux</p> <p>Nombre d'évaluations environnementales stratégiques (ESS) effectuées</p> <p>Tenir à jour un site intranet sur l'écologisation</p> <p>Offrir régulièrement des conseils pratiques sur l'écologisation au personnel</p> <p>Nombre de contrats comportant des clauses écologiques</p> <p>% des fournitures de bureaux écologiques achetées</p> <p>% de l'équipement de bureau écologique acheté ou loué</p> <p>Nombre d'employés qui ont suivi une formation sur l'écologie</p> <p>Participer à des programmes de recyclage du papier, des piles et d'autres produits</p>	<p>L'équipe ministérielle de DD appuie l'engagement de la haute direction.</p> <p>On met en place des systèmes de planification, de surveillance et de reddition des comptes dans les projets nouveaux et existants.</p> <p>On met en œuvre des systèmes de gestion des ESS afin d'assurer l'exécution sans tarder, en totalité et de façon rationnelle, de la directive du Cabinet.</p> <p>Les communications internes sur le DD.</p> <p>Ajouter le cas échéant une clause sur l'écologie aux contrats d'approvisionnement en biens et en services du Ministère.</p> <p>Acheter des fournitures de bureau écologiques.</p> <p>Acheter ou louer de l'équipement de bureau écologique.</p> <p>Faire suivre aux agents une formation en DD et en écologie.</p> <p>Travailler avec la gestion des installations à la mise sur pied de programmes de recyclage.</p>

Tableau 9 : Stratégie de développement durable

La quatrième Stratégie de développement durable (SDD IV) de Diversification de l'économie de l'Ouest Canada s'inspire des leçons tirées des trois stratégies antérieures du Ministère, des recommandations du Commissaire à l'environnement et au développement durable (CEDD), des résultats d'une évaluation de la SDS de 2004 faite par une tierce partie, ainsi que des commentaires issus de consultations avec les employés et les partenaires.

La stratégie propose un modèle logique rationnel avec trois résultats stratégiques que DEO espère pouvoir réaliser avec la mise en œuvre de la SDD IV :

1. *L'innovation pour un développement durable* : les activités de DEO favoriseront une augmentation de la R-D, et de la commercialisation et de l'adaptation de nouveaux procédés et technologies environnementaux dans l'Ouest canadien;
2. *L'écologisation des activités de DEO* : la culture ministérielle respectera les principes de développement durable (DD);
3. *L'écologisation à l'externe* : DEO favorisera une meilleure connaissance des concepts et des débouchés associés au développement durable dans l'administration fédérale auprès de ses partenaires et des entreprises de l'Ouest canadien.

La SDD IV contribue en partie à chaque résultat stratégique du Ministère. Toutefois, les activités qui soutiennent le résultat stratégique appelé l'innovation pour un développement durable servent particulièrement bien le volet de l'innovation et de l'entrepreneuriat.

Objectif du Ministère découlant de la SDD : l'innovation pour un développement durable		
Objectif du gouvernement fédéral en matière de DD, y compris les objectifs d'écologisation des opérations	Mesure du rendement de la SDD actuelle	Résultats prévus par le Ministère en 2007-2008
Une eau sûre	Nombre de projets approuvés	Soutenir les projets qui développent, commercialisent, adoptent ou adaptent des techniques et des procédés environnementaux.
Un air sain	Montants alloués aux projets	Aider le secteur environnemental à renforcer ses capacités, à développer ses marchés et à perfectionner ses compétences en gestion.
Une réduction des gaz à effets de serre	Montant total recueilli par effet multiplicateur	Soutenir des travaux de recherche qui font mieux comprendre les incidences des questions environnementales dans l'Ouest canadien.
Des collectivités durables		

Tableau 8 : Initiatives horizontales

Au cours de la prochaine année, Diversification de l'économie de l'ouest Canada participera aux initiatives horizontales suivantes à titre de ministère responsable ou de partenaire :

1. Les Ententes de partenariat pour le développement économique de l'ouest (ministère responsable)
2. Le Programme infrastructure Canada (partenaire)
3. Le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (partenaire)
4. Le Fonds sur l'infrastructure municipale rurale (partenaire)

Pour plus d'information sur ces initiatives horizontales, voir le site http://www.lbs-sct.gc.ca/tma/eppi-ibdr-rhbd/profil_f.asp.

Tableau 6 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert

Au cours des trois prochaines années, Diversification de l'économie de l'Ouest Canada administrera les programmes de paiements de transfert de plus de 5 millions de dollars suivants :

- 2007-2008**
 - 1. Le Programme de diversification de l'économie de l'Ouest
 - 2. Le Programme de développement des collectivités
 - 3. Le Programme infrastructure Canada

- 2008-2009**
 - 1. Le Programme de diversification de l'économie de l'Ouest
 - 2. Le Programme de développement des collectivités

- 2009-2010**
 - 1. Le Programme de diversification de l'économie de l'Ouest
 - 2. Le Programme de développement des collectivités

Pour plus d'information sur ces programmes de paiements de transfert, voir le site <http://www.lbs-sct.gc.ca/est-pre/estimef.asp>.

Tableau 7 : Fondations (subventions remboursables sous condition)

Au cours des trois prochaines années, Diversification de l'économie de l'Ouest Canada administrera les subventions remboursables sous condition de plus de 5 millions de dollars suivantes :

- 2007-2007** La subvention aux Amis du Musée canadien des droits de la personne inc.
- 2008-2009** La subvention aux Amis du Musée canadien des droits de la personne inc.
- 2009-20010** La subvention aux Amis du Musée canadien des droits de la personne inc.

Pour plus d'information sur ces programmes de paiements de transfert, voir le site <http://www.lbs-sct.gc.ca/est-pre/estimef.asp>.

Tableau 5 : Besoins en ressources par direction ou secteur

(en milliers de dollars)	Activités de programme	Programmes régionaux	Programmes ministériels dans toutes les régions (1)	Programmes nationaux	Total des dépenses prévues
	Coordination et	3 945	1 940		5 885
	collaboration				
	Défense des intérêts	1 272	1 388		2 660
	Recherche et analyse	3 187	970		4 157
	Planification, développement et adaptation économiques des collectivités (2)	100 168	3 784		103 952
	Infrastructure (3)			29 946	29 946
	Développement des entreprises et de l'entrepreneuriat	47 609	6 200	3 977	57 786
	Innovation	61 825	2 871		64 696
Total		218 006	17 153	33 923	269 082

1. Les ressources des programmes ministériels ou multirégionaux comprennent celles de l'Administration centrale, du bureau de liaison d'Ottawa ainsi que celles des programmes de contribution qui ont des répercussions sur plus d'une province, comme le Programme des fonds de prêts et d'investissement (3,5 millions de dollars), du poste Développement des entreprises et de l'entrepreneuriat.
2. Les besoins de la Planification, du développement et de l'adaptation économiques des collectivités, dans la colonne des Programmes régionaux, comprennent 38,6 millions de dollars pour les activités des centaines de l'Alberta et de la Saskatchewan.
3. Les besoins en ressources au titre des infrastructures correspondent au Programme infrastructure Canada (PIC). Les ressources du PIC sont attribuées en fonction de la population et du chômage au cours du cycle de vie du programme pluriannuel. Le budget total approuvé pour le PIC est de 557,2 millions de dollars.

Tableau 3 : Services reçus à titre gracieux

(en milliers de dollars)		2007-2008
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada		2 191
Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le SCT (sauf les fonds renouvelables).		1 964
Traitements et dépenses connexes liés aux services juridiques fournis par Justice Canada		6
Total des services reçus à titre gracieux en 2007-2008		4 161

Tableau 4 : Sources des revenus non disponibles

(en milliers de dollars)		Prévision des recettes 2006-2007	Recettes prévues 2007-2008	Recettes prévues 2008-2009	Recettes prévues 2009-2010
Remboursements des contributions		3 750	1 500	1 500	1 500
Remboursables					
Redressements en fin d'exercice des comptes créditeurs des exercices précédents		2 258	500	500	500
Autres revenus		450	200	200	200
Droits perçus avec les demandes faites en vertu de l'AIPRP*		0	0	0	0
Total des revenus non disponibles		6 458	2 200	2 200	2 200

*Nota : Diversification de l'économie de l'Ouest Canada touche environ 250 \$ en droits en rapport avec les demandes faites au titre de la Loi sur l'accès à l'information et la protection des renseignements personnels.

Poste voté ou législatif	Libellé tronqué pour le poste voté ou législatif				
1	Dépenses de fonctionnement		42 527	47 217	
5	Subventions et contributions		205 495	262 798	
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés		5 188	5 516	
	Total pour le Ministère		253 210	315 531	

* Rajustements		RAJUSTEMENTS (en milliers de dollars)	
2009-2010	2008-2009	2007-2008	2006-2007
Budget supplémentaire des dépenses A :			
		1 997	
			Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique – Ville de Saskatoon – Volet II
		37 899	Report du Programme infrastructure Canada
			Économie sociale – Développement des capacités
		(2 490)	Réduction des coûts du Ministère
		(450)	Économies dans les approvisionnements
		(350)	Centenaires de l'Alberta et de la Saskatchewan – Musée des régiments
		2 500	Centenaires de l'Alberta et de la Saskatchewan – Centre du patrimoine de la GRC
		330	Partenariat interministériel avec les langues officielles
		319	Conseil régional du Pacifique
Budget supplémentaire des dépenses B : (pas encore approuvé) :			
		1	Report du budget de fonctionnement
		15 000	Société d'aide au développement des collectivités de Primrose Lake
		2 100	Initiative de la porte d'entrée et du corridor de l'Asie-Pacifique
		2 000	Renforcer l'Ouest/Fonds du Canada pour la création d'emplois
		2 500	Mines Britannia – Centre d'interprétation de l'industrie minière et promenade de la durabilité
	2 500		Région économique du Nord-Ouest du Pacifique
		100	Présentations pas encore approuvées
			InterVac - Vaccine and Infectious Disease Organization
	3 977	9 330	Centres de services aux entreprises du Canada
	3 977	65	Vérification interne
3 330	7 307	15 872	58 482
3 330	3 330	3 330	15 872
			3 330
			7 307
			3 330
			15 872
			58 482
			15 872
			7 307
			3 330
			15 872
			58 482
			15 872
			7 307
			3 330
			15 872
			58 482
			15 872
			7 307
			3 330
			15 872
			58 482
			15 872
			7 307
			3 330
			15 872
			58 482
			15 872
			7 307
			3 330
			15 872
			58 482
			15 872
			7 307
			3 330
			15 872
			58 482
			15 872
			7 307
			3 330
			15 872
			58 482
			15 872
			7 307
			3 330
			15 872
			58 482
			15 872
			7 307
			3 330
			15 872
			58 482
			15 872
			7 307
			3 330
			15 872
			58 482
			15 872
			7 307
			3 330
			15 872
			58 482
			15 872
			7 307
			3 330
			15 872
			58 482
			15 872
			7 307
			3 330
			15 872
			58 482
			15 872
			7 307
			3 330
			15 872
			58 482
			15 872
			7 307
			3 330
			15 872
			58 482
			15 872
			7 307
			3 330
			15 872
			58 482
			15 872
			7 307

Tableau 1 : Dépenses et équivalents plein temps prévus du Ministère

	Prévision des dépenses	Dépenses prévues 2007-2008	Dépenses prévues 2008-2009	Dépenses prévues 2009-2010
(en milliers de dollars)				
Collaboration et coordination	5 349	5 885	5 885	5 885
Recherche et analyse	4 218	4 157	4 157	4 157
Défense des intérêts	2 703	2 660	2 660	2 660
Planification, développement et adaptation économiques des collectivités	137 483	101 452	55 010	55 615
Infrastructure	52 011	29 946	2 013	1 396
Développement des entreprises et de l'entrepreneuriat	59 954	53 777	54 193	54 268
Innovation	53 813	55 333	60 218	59 884
Total du Budget principal des dépenses	315 531	253 210	184 136	183 865
Rajustements (voir la page suivante)*	58 482	15 872	7 307	3 330
Autres				
Credit inutilisé ⁵	(13 500)	-	-	-
<i>Total des rajustements</i>	<i>44 982</i>	<i>15 872</i>	<i>7 307</i>	<i>3 330</i>
Total des dépenses prévues	360 513	269 082	191 443	187 195

Total des dépenses prévues	360 513	269 082	191 443	187 195
Moins : revenus non disponibles	6 458	2 200	2 200	2 200
Plus : Coûts des services reçus à titre gracieux	4 279	4 161	3 166	2 820
Total des dépenses ministérielles	358 334	271 043	192 409	187 815

Équivalents plein temps	402	384	382	376
--------------------------------	-----	-----	-----	-----

La diminution des ressources au cours de l'horizon de planification correspond à l'élimination graduelle de programmes de durée limitée, comme le financement de l'Administration portuaire de Prince Rupert, les initiatives des centenaires de l'Alberta et de la Saskatchewan, et le Programme infrastructure Canada.

⁵ Les crédits inutilisés concernent le Programme infrastructure Canada et les initiatives des centenaires de l'Alberta et de la Saskatchewan. DFC demandera au Conseil du Trésor un report de fonds au moyen du Budget supplémentaire des dépenses et de la mise à jour annuelle des niveaux de référence (MJA/NR), pour l'exercice 2007-2008 et après.

Liens du Ministère avec les résultats du gouvernement du Canada

2007-2008

Activité de programme	Dépenses budgétaires				Prêts, dotation en capital et avances	Total, Budget principal des dépenses	Ajustements (dépenses prévues ne figurant pas dans le Budget principal des dépenses)	Total des dépenses prévues
	Dépenses de fonctionnement	Subventions	Contributions et autres paiements de transfert	Dépenses budgétaires nettes				
(en milliers de dollars)								
Résultat stratégique : Des politiques et des programmes qui soutiennent le développement de l'Ouest canadien (Politiques, défense des intérêts et coordination)								
Collaboration et coordination	5 770	-	115	5 885	-	5 885	-	5 885
Défense des intérêts de l'Ouest	2 545	-	115	2 660	-	2 660	-	2 660
Recherche et analyse	3 579	-	578	4 157	-	4 157	-	4 157
Résultat stratégique : Des collectivités économiquement viables et jouissant d'une qualité de vie élevée dans l'Ouest canadien (Développement économique des collectivités)								
Planification, développement et adaptation économiques des collectivités	12 387	1 475	87 590	101 452	-	101 452	2 500	103 952
Infrastructure	1 989	-	27 957	29 946	-	29 946	-	29 946
Résultat stratégique : Un secteur des affaires compétitif et élargi et un réseau de l'innovation renforcé dans l'Ouest canadien (Entrepreneuriat et innovation)								
Développement des entreprises et de l'entrepreneuriat	12 675	1 645	39 457	53 777	-	53 777	4 009	57 786
Innovation	8 770	1 880	44 683	55 333	-	55 333	9 363	64 696
Total	47 715	5 000	200 495	253 210	-	253 210	15 872	269 082

Les activités de programme Collaboration et coordination, Défense des intérêts de l'Ouest, Recherche et analyse, Planification, développement et adaptation économiques des collectivités, Infrastructure et Développement des entreprises et de l'entrepreneuriat contribuent au résultat visé par le gouvernement du Canada sous le titre « Une croissance économique forte ». Le volet de l'innovation contribue au résultat visé par le gouvernement du Canada sous le titre « Une économie innovatrice et fondée sur le savoir ».

Responsabilités

La ministre de la Diversification de l'économie de l'ouest canadien, l'honorable Rona Ambrose, est responsable des politiques et des programmes de DEO conçus pour promouvoir le développement et la diversification de l'économie de l'ouest canadien ainsi que pour faire valoir les intérêts de cette région dans l'élaboration et la mise en œuvre des politiques, des programmes et des projets économiques nationaux.

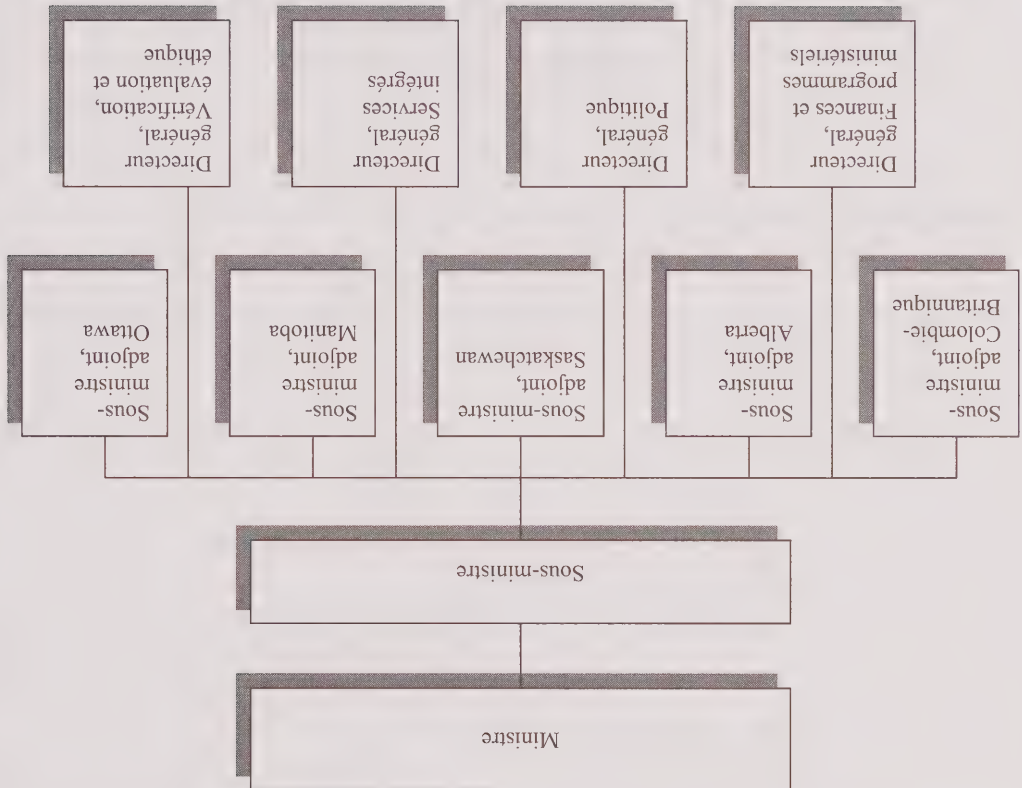
L'orientation stratégique de DEO est établie par le Comité exécutif, composé de la sous-ministre, des cinq sous-ministres adjoints, des directeurs généraux des Finances et des programmes ministériels, des Services intégrés, et de la Politique, et du directeur des Communications ministérielles.

En plus de leurs responsabilités ministérielles, les différents sous-ministres adjoints veillent, dans leurs régions respectives, à la mise en œuvre des programmes et à la prestation des services qui soutiennent les objectifs stratégiques du Ministère. Le sous-ministre adjoint, à Ottawa, et le directeur général de la Politique jouent un rôle de premier plan dans les activités de représentation du Ministère.

Renseignements sur l'organisation

L'administration centrale du Ministère est située à Edmonton, en Alberta, dans les mêmes locaux que son bureau régional de l'Alberta. Chacune des autres provinces de l'Ouest a aussi son bureau régional, soit à Winnipeg, à Saskatoon et à Vancouver, en plus du bureau de liaison à Ottawa. Le Ministère a également ouvert des bureaux satellites régionaux à Calgary et à Victoria. La sous-ministre a ses bureaux à Edmonton et les sous-ministres adjoints (SMA) à Vancouver, à Edmonton, à Saskatoon, à Winnipeg et à Ottawa.

Organigramme de Diversification de l'économie de l'Ouest Canada



SECTION III – INFORMATION ADDITIONNELLE

Cette activité de programme contribue à toutes les priorités ministérielles.

DEO soutient les travaux de recherche, les consultations, les études de faisabilité et d'autres activités connexes afin d'améliorer la compréhension de l'économie de l'Ouest canadien et de se concentrer sur des défis et des possibilités économiques précis dans cette région. Ces activités aident aussi le Ministère à élaborer ses politiques et à cerner les dossiers urgents ou à venir qu'il pourrait être appelé à défendre.

De nombreuses activités de recherche de DEO en matière de politiques et leurs résultats favorisent une plus grande collaboration entre les acteurs du développement économique dans l'Ouest canadien, et permettent de dégager des perspectives et des approches pan-régionales des dossiers stratégiques.

Les priorités de recherche pour 2007-2008 comprennent :

- l'analyse des défis, des possibilités et des facteurs propres à l'Ouest qui influencent la prospérité de la région; et les tendances régionales du commerce et de l'investissement;
- l'élaboration d'une politique publique coordonnée et claire qui assurera la réussite à long terme de l'Ouest dans l'économie mondiale;
- l'analyse des possibilités et des obstacles que connaissent les petites entreprises lorsqu'elles décident de participer aux marchés d'exportation;
- une analyse des secteurs économiques adaptés à l'économie actuelle et future de l'Ouest (avec un accent particulier sur l'innovation en santé comme moteur économique potentiel);
- l'analyse des obstacles aux mesures prises pour venir à bout de la pénurie de travailleurs dans l'Ouest canadien;
- des travaux de recherche qui soutiennent l'élaboration des politiques dans les tribunes nationales et internationales comme les facteurs contribuant à la compétitivité régionale.

Le tableau suivant illustre le **principal** Programme de paiement de transfert que le Ministère utilise pour arriver aux résultats attendus de cette activité :

Ressources financières (en milliers de dollars)			
Programme principal*	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Programme de diversification de l'économie de l'Ouest	600	600	600

* Les principaux programmes sont décrits à l'annexe A.

	Ressources financières (en milliers de dollars)	Ressources humaines (ETP)
2007-2008	4 157	28
2008-2009	4 157	28
2009-2010	4 157	28

Résultat prévu : Une amélioration des échanges sur les dossiers du jour, les défis, les possibilités et les priorités de l'Ouest et une meilleure compréhension de ces questions.

Activité de programme : Recherche et analyse

- les activités de commerce et d'investissement du gouvernement du Canada sous l'égide de sa stratégie commerciale mondiale servent les intérêts de l'Ouest canadien à l'étranger;
- les Canadiennes et les Canadiens de l'Ouest aient accès de façon appropriée aux programmes nationaux destinés à renforcer la recherche et le développement, et la commercialisation de la technologie;
- l'Ouest canadien soit bien représenté et ait une forte influence dans l'élaboration et la mise en œuvre d'initiatives visant à promouvoir les possibilités économiques et commerciales avec l'Asie-Pacifique, et dans l'Initiative de la porte d'entrée et du corridor de l'Asie-Pacifique.

En 2007-2008, le Ministère raffinerait sa stratégie de défense des intérêts de l'Ouest et mettrait en œuvre un programme qui ciblerait les questions prioritaires. Ce programme fera l'objet d'un examen et d'une mise en œuvre chaque année. En 2007-2008 dans ses activités de défense des intérêts de l'Ouest DEO fera en sorte que :

- Il défend des projets et des enjeux régionaux spécifiques, comme son travail de représentation pour le corridor du milieu du continent, Intervac (un des plus grands laboratoires de recherche sur les vaccins d'Amérique du Nord qui appartiendra à l'Université de la Saskatchewan qui l'exploitera), et soutient les collectivités affectées par l'infestation du dendroctone du pin ponderosa;
- Il obtient l'engagement des intervenants de l'Ouest canadien à l'égard de l'élaboration et de la mise en œuvre des priorités nationales, comme l'Initiative de la porte d'entrée et du corridor de l'Asie-Pacifique.

vue de discuter, de planifier, d'élaborer et de mettre en œuvre des politiques, des programmes et des activités qui favorisent le développement et la diversification de l'économie de l'Ouest.

Activité de programme : Défense des intérêts

Résultats prévus : Une meilleure compréhension des problèmes de l'Ouest et une plus grande sensibilisation à ses enjeux pour les responsables des orientations stratégiques ainsi qu'un accès et une participation accrus aux programmes fédéraux pour les régions.

	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Ressources financières (en milliers de dollars)	2 660	2 660	2 660
Ressources humaines (EPT)	20	20	20

Ce activité de programme contribue à toutes les priorités ministérielles.

Une partie importante du mandat de DFO consiste à faire valoir les intérêts de l'Ouest canadien dans la politique économique et les programmes nationaux, et dans l'élaboration et la mise en œuvre de projets. Dans l'accomplissement de son mandat, DFO se fait souvent le champion de nouvelles initiatives et projets fédéraux dans l'Ouest qui soutiennent le développement et la diversification économiques à long terme. En travaillant au sein des structures fédérales d'élaboration des politiques et de processus de décision, DFO fait en sorte que les points de vue et les préoccupations des Canadiennes et des Canadiens de l'Ouest soient pris en considération dans l'élaboration des politiques, des priorités et des programmes nationaux.

Voici des exemples spécifiques des efforts que déploie DFO en matière de défense des intérêts de l'Ouest :

- Il intervient dans les présentations au Cabinet et y intègre les points de vue de l'Ouest en se fondant sur une évaluation des dossiers au programme du Cabinet qui intéressent l'Ouest;
- Il travaille au nom des entreprises et des industries de l'Ouest canadien qui cherchent à accéder aux programmes gouvernementaux comme les grands projets de l'État, le financement des organismes subventionnaires, les initiatives de la Fondation canadienne pour l'innovation et le financement offert par d'autres ministères et organismes fédéraux;
- Il établit des tribunes de consultation dans l'Ouest comme le Forum fédéral-provincial des sous-ministres du développement économique, le Forum des hauts fonctionnaires sur l'innovation dans l'Ouest ainsi que les Conseils des hauts fonctionnaires fédéraux dans chaque province et y participe;

Résultat stratégique : Politique, représentation et coordination

Politiques et programmes qui soutiennent le développement de l'ouest canadien (politiques, défense des intérêts et coordination)

La fonction des politiques, de la défense des intérêts et de la coordination de DFO inclut toute une gamme d'activités conçues pour établir une base économique solide dans l'ouest canadien. Ces activités ont pour résultats des stratégies, des politiques et des programmes efficaces dont l'objet est de répondre aux besoins de développement économique, d'exploiter les possibilités qui se présentent et de satisfaire les aspirations de l'ouest canadien.

Des bases économiques solides

Activité de programme : Collaboration et coordination

Résultats prévus : Une meilleure coordination des activités et des programmes de développement économique dans l'ouest.

	Ressources financières (en milliers de dollars)	Ressources humaines (ETP)
2007-2008	5 885	40
2008-2009	5 885	40
2009-2010	5 885	40

Cette activité de programme contribue à toutes les priorités ministérielles.

DEO a pour responsabilité de diriger et de coordonner les activités qui consistent à cerner les défis et les possibilités économiques pour l'ouest et à élaborer une réponse fédérale en investissant ses propres ressources ou en collaborant avec les organismes et les ministères fédéraux concernés. Il agit à titre de champion et de défenseur des intérêts de l'ouest dans les activités de collaboration fédérales et intergouvernementales visant à surmonter les principaux obstacles à la croissance et à la diversification à long terme. Il encourage également une approche coordonnée dans les dossiers de responsabilité fédérale et intergouvernementale, comme la pénurie de main-d'œuvre, l'accès frontalier, l'harmonisation de la réglementation, le commerce interprovincial et intergouvernemental.

DEO continuera à organiser et à coordonner des activités avec les autres ordres de gouvernement, d'autres ministères fédéraux, l'industrie (surtout les associations industrielles), les établissements d'enseignement universitaire et le secteur des organismes sans but lucratif en

- la mise en œuvre du FIMR dans l'Ouest;
- l'administration des projets approuvés du FCIS, y compris le canal de dérivation de la rivière Rouge à Winnipeg (162 M\$), le système d'épuration des eaux usées de Winnipeg (42 M\$), les berges de la rivière à Saskatoon (13,7 M\$), les réseaux d'adduction d'eau en région rurale en Saskatchewan (27,3 M\$), les projets de revitalisation urbaine à Regina (14 M\$) et le Centre des congrès et des expositions de Vancouver (222,5 M\$);
- la collaboration avec Infrastructure Canada pour vérifier les cadres de contrôle de la gestion de projets particuliers du FCIS.

Le tableau suivant montre les **principaux** programmes de paiement de transfert qu'utilise le Ministère pour arriver aux résultats attendus de cette activité de programme :

Ressources financières (en milliers de dollars)			
Programme principal*	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Programme infrastructure Canada	28 800	-	-

* On peut trouver les descriptions de ce programme principal à l'annexe A. L'affectation des ressources de S et C du FIMR et du FCIS est incluse dans le RPP d'Infrastructure Canada.

Activité de programme : Infrastructure

Résultat attendu : Amélioration et expansion des infrastructures publiques durables qui rehausseront la qualité de l'environnement et permettent une croissance économique à long terme.

	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Ressources financières (en milliers de dollars)	29 946	2 013	1 396
Ressources humaines (ETP)	16	15	10

Note : DEO administre le Programme infrastructure Canada (PIC) dans l'Ouest du Canada. Le financement des subventions et des contributions (S et C) et de fonctionnement et de l'entretien (F et E) est inclus dans l'affectation des ressources de DEO de 2007-2008. La diminution du financement après 2007-2008 correspond à l'achèvement du PIC, qui doit se terminer le 31 mars 2008. DEO administre le Fonds sur l'infrastructure municipale rurale et le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique au nom d'Infrastructure Canada, et le financement du F et E de ces deux Fonds est inclus dans l'affectation des ressources de DEO de 2007 à 2009. Les ressources affectées aux S et C du FIMR et du FCIS sont incluses dans le RPP d'Infrastructure Canada.

Cette activité de programme contribue à la priorité ministérielle suivante :

Rehausser les liens entre les investissements stratégiques dans l'infrastructure et les initiatives de développement économique.

En 2007-2008, DEO sera partie prenante dans l'exécution de trois programmes d'infrastructure. Le Programme infrastructure Canada (PIC) a été créé en 2000 pour rehausser l'infrastructure des collectivités rurales et urbaines du Canada et améliorer la qualité de vie grâce à des investissements qui protègent l'environnement et soutiennent la croissance économique et communautaire à long terme. Tous les projets ont été approuvés avant juin 2005, mais le programme a été prolongé jusqu'au 31 mars 2008 pour permettre l'achèvement de tous les projets.

Le Fonds sur l'infrastructure municipale rurale (FIMR), qui privilégie les collectivités de moins de 250 000 habitants, améliore et augmente le fonds d'infrastructures publiques importantes, comme pour le traitement de l'eau et des eaux usées, la gestion des déchets, le transport public, la culture, les loisirs, le tourisme et la connectabilité. Le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS) vient compléter le PIC et le FIMR en répondant aux besoins d'infrastructure qui représentent des priorités régionales, mais qui dépassent la portée et la capacité des autres programmes d'infrastructure. En tant qu'administrateur du FIMR et de certains projets du FCIS, DEO gèrera les ententes de contribution, révisera les demandes et contrôlera les projets.

Pour l'année à venir, les activités d'infrastructure de DEO comprendront :

- l'administration du PIC et l'achèvement des activités d'ici le 31 mars 2008;

compétitivité des petites entreprises. Parmi ces investissements figurent l'Initiative de la porte d'entrée et du corridor de l'Asie-Pacifique, le corridor du milieu du continent, la région de Wood Buffalo et l'infrastructure touristique, qui répondent à des lacunes reconnues et auront des retombées économiques appréciables dans la région. Le Ministère privilégiera les initiatives qui profiteront à plus d'une région ou à l'ensemble de l'Ouest.

Le Ministère fera aussi la promotion de la diversification rurale en soutenant les projets qui visent à accroître la capacité des collectivités rurales afin qu'elles entreprennent des activités de production à valeur ajoutée et ouvrent de nouveaux débouchés aux travailleurs qualifiés. Dans les régions urbaines, DFO a joué un rôle important dans la coordination horizontale des activités fédérales. Les investissements de DFO seront axés sur les activités qui entraîneront le développement et la croissance économiques. DFO continuera aussi à soutenir les projets qui rehausseront la participation des Autochtones à l'économie canadienne.

Le tableau suivant montre les **principaux** programmes de paiement de transfert qu'utilise le Ministère pour arriver aux résultats attendus de cette activité de programme :

Ressources financières (en milliers en dollars)			
Principaux programmes*	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Programme de diversification de l'économie de l'Ouest	75 400	29 500	29 900
Programme de développement des collectivités	13 700	13 900	14 200

* On peut trouver les descriptions de ces principaux programmes à l'annexe A.

Le PDEO comprend de nombreux sous-programmes qui soutiennent cette activité de programme. Pour de plus amples renseignements sur ces sous-programmes, comme les Ententes de partenariat pour le développement économique de l'Ouest, l'Entente Canada-Saskatchewan pour le développement du Nord et les Ententes sur le développement urbain, voir le site http://www.deo.gc.ca/programmes/default_f.asp.

Résultat stratégique : Développement économique des collectivités

Collectivités économiquement viables et jouissant d'une qualité de vie élevée dans l'Ouest canadien (Développement économique des collectivités)

Activité de programme : Planification, développement et ajustement économiques des collectivités

Résultat attendu : Veiller à créer dans les régions rurales et urbaines de l'Ouest canadien des collectivités fortes et viables, capables de relever les défis économiques et sociaux qui entravent la compétitivité, les débouchés et la qualité de vie.

	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Ressources financières (en milliers de dollars)	103 952	55 010	55 615
Ressources humaines (ETP)	52	50	50

Note : Au nom du gouvernement du Canada, DFO est responsable de l'attribution de 92 millions de dollars à des projets commémoratifs en Saskatchewan et en Alberta pour souligner leur centenaire en 2005. La diminution des dépenses prévues entre 2007-2008 et 2008-2009 s'explique par l'achèvement de ces projets.

Malgré le rendement économique solide de l'Ouest, de nombreuses collectivités et régions ont encore de la difficulté à attirer des investissements et à profiter des possibilités économiques. À l'inverse, d'autres collectivités dont la croissance est rapide doivent gérer celle-ci de façon à assurer leur prospérité à long terme. DFO joue un rôle important dans ces dossiers dans l'Ouest en établissant des partenariats avec les gouvernements, les organisations communautaires et d'autres intervenants dans le but de mettre les forces et les ressources de chacun en commun pour créer des solutions conjointes qui pourront être maintenues peu importe les pressions économiques internationales.

Dans le cadre de cette activité de programme, le Ministère mettra l'accent sur :

- les initiatives qui permettront aux collectivités de soutenir leurs économies et de s'ajuster aux circonstances économiques changeantes qui représentent parfois de grands défis;
- l'aide à la reprise économique où sévissent des circonstances économiques déprimées;
- la collaboration avec les membres du RSEOC pour mettre en œuvre des initiatives de développement économique ciblant les Autochtones et d'autres communautés.

Pendant l'exercice, le Ministère fera des investissements stratégiques dans l'infrastructure économique et commerciale de l'Ouest avec des partenaires des secteurs public et privé qui soutiendront ses objectifs de diversification économique et les objectifs de croissance et de

développement du Nord et les Ententes sur le développement urbain, voir le site http://www.deo.gc.ca/programms/default_f.asp.

- la commercialisation et l'adoption des technologies qui entraînent une augmentation du nombre de technologies développées dans les établissements de recherche et qui ont un potentiel de commercialisation, et l'augmentation des technologies adoptées par les entreprises existantes;
- l'innovation rurale qui rehausse la capacité technologique et la diversification dans les collectivités;
- le perfectionnement des compétences technologiques qui entraînent l'augmentation des possibilités de formation, d'éducation et de renforcement des compétences afin de former des travailleurs hautement qualifiés.

En outre, DEO soutiendra ponctuellement le développement des grappes axées sur les technologies grâce à des investissements stratégiques :

- dans l'infrastructure du savoir pour accroître la capacité sur laquelle s'appuie une grappe;
- dans les liens technologiques pour augmenter les relations et les synergies parmi les membres d'un système (grappe) d'innovation;
- dans la R-D (recherche appliquée) des technologies qui mène à la création de technologies ayant un potentiel commercial.

DEO continuera de travailler avec d'autres intervenants, y compris le secteur sans but lucratif, les consortiums universitaires et industriels, les associations industrielles et d'autres ordres de gouvernement pour diversifier l'économie de l'Ouest par l'intermédiaire d'initiatives provinciales et d'approches intergouvernementales ou à l'échelle de l'Ouest.

Le tableau suivant montre les **principaux** programmes de paiement de transfert qu'utilise le Ministère pour arriver aux résultats attendus de cette activité de programme :

Ressources financières (en milliers de dollars)			
Principaux programmes*	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Programme de diversification de l'économie de l'Ouest	55 900	54 300	54 100

* On peut trouver les descriptions de ces principaux programmes à l'annexe A.

Le PDEO comprend de nombreux sous-programmes qui soutiennent cette activité de programme. Pour de plus amples renseignements sur ces sous-programmes, comme le Programme de soutien de la Fondation canadienne pour l'innovation, les Ententes de partenariat pour le développement économique de l'Ouest, l'Entente Canada-Saskatchewan pour le

Activité de programme : Innovation

Résultat attendu : La hausse des activités économiques axées sur le savoir et à valeur ajoutée, fondées sur les industries traditionnelles et les industries émergentes, pour que l'économie de l'Ouest canadien soit plus diversifiée et plus adaptable.

	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Ressources financières (en milliers de dollars)	64 696	63 548	63 214
Ressources humaines (ETP)	97	102	101

Cette activité de programme contribue à la priorité ministérielle suivante :

Mettre davantage l'accent sur le soutien apporté à la commercialisation et à la production à valeur ajoutée.

Une économie
diversifiée

Afin de promouvoir la diversification économique et d'augmenter la valeur de la production de l'Ouest, DEO veut :

- soutenir la création et la croissance des grappes d'entreprises et de R-D axés sur le savoir, dans des secteurs de l'Ouest autres que les secteurs traditionnels axés sur les ressources, comme le secteur des technologies de l'information et des communications (TIC) et du sans fil, les industries de la santé, la biotechnologie, les technologies environnementales, les technologies océaniques et l'application commerciale des plateformes technologiques intersectorielles comme la nanotechnologie et le rayonnement synchrotron;
- accroître la production à valeur ajoutée dans les secteurs des ressources et manufacturiers en soutenant les initiatives systémiques ou pan-industrielles dans les secteurs prioritaires afin d'introduire de nouveaux produits et de nouvelles technologies et innovations dans la production et les processus existants;

- promouvoir la diversification en milieu rural en soutenant des projets qui rehausseront la capacité des régions d'entreprendre des travaux de recherche-développement appliqués et des productions à valeur ajoutée, et qui ouvriront de nouveaux débouchés aux travailleurs qualifiés.

Les principaux moyens de diversification de l'économie sont le développement, la commercialisation, l'application et l'adoption des technologies. En général, on englobe ces activités sous le terme d'innovation, soit la transformation du savoir en retombées économiques. Pour l'exercice 2007-2008, les priorités de DEO dans le cadre de résultat stratégique sont :

Le tableau suivant montre les **principaux** programmes de paiement de transfert qu'utilise le Ministère pour arriver aux résultats attendus de cette activité de programme :

Ressources financières (en milliers de dollars)			
Principaux programmes*	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Programme de diversification de l'économie de l'Ouest (PDEO)	23 900	24 200	24 100
Programme de développement des collectivités	13 700	13 900	14 200
Programme de prêts et d'investissements	3 500	3 500	3 500

*On peut trouver les descriptions de ces principaux programmes à l'annexe A.

Le PDEO comprend de nombreux sous-programmes qui soutiennent cette activité de programme. Pour de plus amples renseignements sur ces sous-programmes, comme les Ententes de partenariat pour le développement économique de l'Ouest, l'Entente Canada-Saskatchewan pour le développement du Nord, l'Initiative pour les femmes entrepreneurs et les Ententes sur le développement urbain, voir le site http://www.deo.gc.ca/programmes/default_f.asp.

DEO veut obtenir des résultats qui soutiennent la croissance des petites entreprises de l'ouest, surtout en offrant une aide aux associations industrielles et commerciales pour leurs projets aux retombées systémiques, ou aux organisations de prestation de services, comme les établissements financiers, ou encore par l'intermédiaire de quelque cent bureaux du Réseau de services aux entreprises de l'ouest canadien (RSEOC). On trouvera des liens avec les organisations membres du RSEOC sur le site http://www.deo.gc.ca/serveur/default_f.asp. Dans le cadre de sa stratégie de développement des entreprises, DEO exerce une influence dans les activités de financement et les services offerts aux entrepreneurs.

En 2004, un sondage de Statistique Canada sur le financement des petites et des moyennes entreprises a révélé que l'obtention de fonds était un obstacle à la croissance de 20 p. 100 des PME, selon leur dire. Les entreprises les plus susceptibles de connaître ce genre de difficultés comprenaient les entreprises du secteur de l'innovation (40 p. 100), les jeunes entreprises – définies comme étant les entreprises dont les activités avaient commencé en 2002 (34 p. 100) –, les exportateurs (29 p. 100) et les manufacturiers (27 p. 100).

DEO a créé de nouvelles sources de capitaux pour les PME en travaillant en étroite collaboration avec des fournisseurs de capitaux pour élaborer une série spécialisée d'ententes de prêts dans le cadre du Programme de prêts et d'investissements de DEO. Ces fonds destinés aux prêts ciblent les secteurs industriels importants de l'ouest canadien, y compris le microfinancement et d'autres groupes ciblés, en plus de fournir des capitaux d'emprunt dont les termes sont patients et souples et qui répondent aux besoins particuliers et aux besoins d'encaisse des petites entreprises. Les prêts sont approuvés en fonction des conditions commerciales des fournisseurs de capitaux, comme les banques à charte, les coopératives d'épargne et de crédit, et les sociétés de fiducie, qui prêtent leurs capitaux et prennent les décisions selon leur expertise, tout en partageant les risques accrus avec DEO.

Les fonds d'emprunt que DEO fournit à la plupart des membres du RSEOC constituent une autre source de capitaux pour les PME. Ces fonds d'emprunt permettent aux membres du Réseau d'offrir des prêts remboursables aux PME des régions rurales et gérées par des femmes, des francophones, de jeunes entrepreneurs ou des entrepreneurs ayant une invalidité. Les membres du Réseau de DEO offrent aussi aux PME des services d'orientation et des renvois à des sources de financement de rechange. Parmi ses priorités en 2007-2008, DEO veut renforcer la responsabilité, la transparence et la reddition de comptes des membres du RSEOC, en plus d'améliorer la coordination parmi les membres du Réseau et les autres organisations commerciales et économiques.

De même, toutes proportions gardées, il y a moins de grandes entreprises sauf dans les industries des ressources principalement sous contrôle étranger et moins de sièges sociaux ou d'installations privées de recherche et développement dans l'Ouest canadien qui pourraient servir de catalyseurs et de sources de nouveaux investissements ou de découvertes de recherche à vocation commerciale, et qui constitueraient un ancrage pour la recherche et le développement et pour la croissance des nouvelles entreprises.

L'Ouest canadien, et le Canada en général, est constitué de petites économies et de petits marchés à coûts élevés dans un contexte international caractérisé par l'émergence de nouveaux concurrents aux coûts plus faibles dans plusieurs régions du monde. Comme l'économie canadienne est dépendante du commerce, les entreprises de l'Ouest du Canada doivent faire face à ces nouveaux défis si elles veulent rester concurrentielles et protéger leur accès aux marchés internationaux.

La structure commerciale de l'Ouest canadien est vulnérable aux pressions concurrentielles et à l'émergence des nouvelles pratiques et tendances commerciales de l'économie internationale. Celles-ci comprennent l'externalisation, la concentration d'entreprises par les fusions et les acquisitions, et la concurrence intense que se livrent les économies du monde à la recherche de marchés nationaux et internationaux, d'investissements et de main-d'œuvre qualifiée. Les études de Statistique Canada concluent que le déclin de la productivité des vingt dernières années au Canada est principalement attribuable à la lenteur de la diffusion des technologies associées aux pratiques exemplaires. Cette situation est particulièrement vraie dans l'Ouest canadien, où, sauf en Alberta, la compétence manufacturière n'a pas évolué au même rythme que dans les autres régions du pays. Comme le Canada a mis l'accent sur la commercialisation des technologies, les ressources pour accroître la productivité et la compétitivité des manufacturiers et des exportateurs sont limitées⁴.

Pour faire face à ces défis en s'assurant que l'industrie canadienne de l'Ouest est capable de tirer profit des nouvelles possibilités sur les marchés à forte croissance, il faut une stratégie musclée visant à développer le secteur commercial de l'Ouest canadien pour qu'il soit concurrentiel, productif et élargi. Cette stratégie doit aider l'industrie et les organisations de recherche et de développement de l'Ouest à renforcer et à faire grandir leur place sur les marchés américains, à trouver et à pénétrer les marchés créneaux et à prendre part aux chaînes d'approvisionnement internationales sur le marché en expansion rapide de l'Asie-Pacifique. En 2007-2008, une des priorités de DEO est d'élaborer une stratégie pour relever la compétitivité internationale de l'Ouest et renforcer les corridors commerciaux et économiques importants pour la région.

Afin d'améliorer le soutien offert au développement du commerce et des marchés, DEO conclut des ententes de partenariat avec d'autres ministères fédéraux, des gouvernements provinciaux et des organisations locales pour travailler avec les groupes et les associations industriels de l'Ouest canadien dans le but de les aider à exporter et de soutenir les activités de développement des marchés, surtout dans les marchés clés des États-Unis et de l'Asie-Pacifique.

⁴ Une approche frontalière de la productivité multilatérale au Canada et aux États-Unis, Statistique Canada, 3 avril 2003.

Résultat stratégique : Entrepreneuriat et innovation

Un secteur des affaires compétitif et élargi et un système d'innovation renforcé dans l'Ouest canadien (Entrepreneuriat et innovation)

Activité de programme : Développement des entreprises et entrepreneuriat

Résultat attendu : La *croissance* des petites entreprises dans l'Ouest canadien et le renforcement de leur capacité de rester *concurrentielles* malgré l'intensification de la concurrence mondiale.

	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Ressources financières (en milliers de dollars)	57 786	58 170	54 268
Ressources humaines (ETP)	131	127	127

Cette activité de programme contribue aux priorités ministérielles suivantes :

Soutenir la compétitivité et la croissance des entreprises.
Améliorer la compétitivité internationale et renforcer les corridors économiques et commerciaux importants pour l'Ouest.
Rehausser la responsabilité, la transparence et la reddition de comptes sur le rendement des membres du Réseau de services aux entreprises de l'Ouest canadien (RSEOC) et améliorer la coordination parmi les membres du Réseau et d'autres organisations commerciales et économiques.

Croissance et compétitivité des entreprises

Les activités de DEO améliorent l'accès à l'information sur les affaires, à la formation, aux services de consultation sur les affaires et aux capitaux pour toutes les PME de l'Ouest canadien, y compris celles situées dans les collectivités rurales.

DEO reconnaît l'importance critique des PME dans l'économie de l'Ouest du Canada. Environ la moitié des emplois dans l'Ouest sont créés par des établissements de moins de 50 employés. Dans l'Ouest, le nombre de petites entreprises par habitant est supérieur de 30 p. 100 à ce qu'il est dans le reste du Canada³.

³ Western Centre for Economic Research, *Nouveau portrait des petites entreprises de l'Ouest du Canada : croissance et emploi*, <http://www.bus.ualberta.ca/wcer/pdf/87fren.pdf>

SECTION II – ANALYSE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE

travaillera avec les membres du Réseau pour explorer les possibilités nouvelles et novatrices, fondées sur les pratiques exemplaires existantes, d'améliorer la collaboration.

6. Mettre en œuvre un **programme de gestion moderne** axé sur l'amélioration des pratiques de gestion au sein du Ministère, ce qui signifie renforcer la reddition de comptes aux Canadiens, intégrer la planification des ressources humaines, l'évaluation des risques aux processus de planification des activités, et rehausser la gestion de l'information.

En 2007-2008, DEO continuera de mettre l'accent sur la modernisation des ressources humaines. Le Ministère fait continuellement des efforts pour intégrer la planification des ressources humaines dans tous les plans d'activités des unités et des régions, et dans le *Rapport sur les plans et les priorités*. DEO a procédé à un essai pilote d'un modèle de planification de la relève au Manitoba. Selon les résultats, ce modèle pourrait être adopté dans tout le Ministère.

À l'heure actuelle, DEO met en œuvre un Cadre de gestion intégrée des risques pour l'heure actuelle, DEO met en œuvre un Cadre de gestion intégrée des risques pour continuer de gérer les risques et contribuer au processus décisionnel de manière stratégique et solide. En décembre 2006, on a dressé le profil exhaustif du risque du Ministère qui attire l'attention sur les dossiers qui présentent des risques pour le Ministère. En 2007-2008, DEO divulguera et gèrera les risques énumérés dans son profil de risque. DEO passera automatiquement en revue le contexte de ses activités pour comprendre, gérer et communiquer les nouveaux risques qui se présenteront. Le Ministère offrira des services d'information sur la gestion des risques, de même que des outils et une formation sur le Cadre de gestion intégrée des risques. De plus, il diffusera et contrôlera les informations du Cadre de gestion intégrée des risques dans l'ensemble du Ministère par l'intermédiaire de divers outils clairs, efficaces et novateurs.

accordera la priorité aux initiatives multirégionales ou qui peuvent atteindre l'ensemble de l'ouest.

3. Mettre davantage l'accent sur le soutien apporté à la commercialisation et à la production à valeur ajoutée.

DFO a pour but :

- de soutenir la création et la croissance des grappes d'entreprises et de la recherche et développement (R et D) axés sur le savoir, de même que la commercialisation de produits, de technologies et de services nouveaux dans les secteurs de l'ouest canadien autres que les secteurs traditionnels axés sur les ressources, comme les technologies de l'information et des communications (TIC) et du sans fil, les industries de la santé, la biotechnologie, les technologies environnementales, les technologies océaniques et l'application commerciale des plateformes technologiques intersectorielles comme la nanotechnologie et le rayonnement synchrotron;

- d'accroître la production à valeur ajoutée dans les secteurs des ressources et manufacturiers en soutenant les initiatives systémiques ou pan-industrielles dans les secteurs prioritaires afin d'introduire de nouveaux produits et de nouvelles technologies et innovations dans la production et les processus existants;

- de promouvoir la diversification rurale en soutenant des projets qui rehausseront la capacité des régions rurales d'entreprendre des travaux de recherche-développement appliqués et de production à valeur ajoutée, et qui favoriseront les nouveaux débouchés issus de la diversification et du développement économiques dans les régions nordiques des provinces de l'ouest.

4. Améliorer la compétitivité internationale et renforcer les corridors économiques et commerciaux importants pour l'ouest.

Pour honorer cette priorité, le Ministère soutiendra les activités de promotion du commerce et des investissements axées sur le développement de relations et de corridors commerciaux avec l'Asie-Pacifique et sur le continent. En outre, il offrira des programmes et des services aux PME pour attirer de nouveaux investissements et contribuer à la pénétration des marchés cibles (comme les États-Unis, le Mexique et la région de l'Asie-Pacifique) par les technologies, les services et les produits à valeur ajoutée de l'ouest canadien.

5. Rehausser la responsabilité, la transparence et la reddition de compte sur le rendement des membres du Réseau de services aux entreprises de l'ouest canadien (RSEOC) et améliorer la coordination parmi les membres du Réseau et d'autres organisations commerciales et économiques.

En 2007-2008, DFO travaillera avec les membres du RSEOC à des initiatives qui viseront à renforcer la reddition de comptes sur le rendement, à accroître la responsabilité à l'égard des collectivités desservies par les membres et à rehausser la transparence du fonctionnement. Les membres du RSEOC collaboreront avec DFO et d'autres fournisseurs de services aux entreprises et aux collectivités pour offrir des services aux PME et à leurs collectivités. DFO

Avec ses partenaires des secteurs public et privé, DEO investira dans l'infrastructure économique et commerciale de l'Ouest dans le but de soutenir ses objectifs de diversification économique et pour favoriser la croissance et la compétitivité des petites entreprises. Parmi ses investissements, on trouve l'Initiative de la porte d'entrée et du corridor de l'Asie-Pacifique, le corridor du milieu du continent, la région de Wood Buffalo, le développement du corridor vers le Nord et l'infrastructure touristique. Ces projets visent à régler des lacunes reconnues et auront des retombées économiques appréciables dans la région. Le Ministère

2. Rehausser les liens entre les investissements stratégiques dans l'infrastructure et les initiatives de développement économique.

- à travailler avec les entreprises, l'industrie et les organisations de recherche de l'Ouest canadien pour entreprendre des initiatives systémiques visant à rehausser la productivité et la compétitivité des entreprises. Parmi les activités soutenues par DEO figurent la promotion des nouvelles pratiques de gestion et d'affaires (c'est-à-dire la production allégée), l'accès aux chaînes d'approvisionnement, la création de réseaux d'affaires et l'accès à la main-d'œuvre qualifiée.
- à améliorer l'accès des PME aux capitaux de risque et aux services aux entreprises grâce à des programmes et à des services offerts en collaboration avec d'autres organisations et associations de services aux entreprises, dans le but de rehausser l'accessibilité, la coordination et la collaboration générales en matière d'investissements et de prestation de services;

Afin de soutenir la croissance et la compétitivité des petites entreprises de l'Ouest canadien, DEO s'attache :

1. Soutenir la compétitivité et la croissance des entreprises.

Priorités ministérielles

Pour faire en sorte que les efforts de DEO sont vraiment axés sur la réalisation de ces résultats stratégiques et qu'ils contribuent du coup à l'orientation renouvelée du Ministère, on a identifié six priorités pour l'exercice de 2007-2008.

- Un secteur des affaires compétitif et élargi et un système d'innovation renforcé dans l'Ouest canadien (Entrepreneuriat et innovation);
- Des collectivités économiquement viables et jouissant d'une qualité de vie élevée dans l'Ouest canadien (Développement économique des collectivités);
- Des politiques et des programmes qui soutiennent le développement de l'Ouest canadien (Politiques, défense des intérêts et coordination).

Ce cadre repose sur l'architecture des activités des programmes (AAP) de DEO approuvée par le Conseil du Trésor. L'AAP définit les résultats stratégiques suivants :

- La solidité des fondations économiques

Mesure du rendement

Tous les projets pris en considération sont soumis à un exercice rigoureux de diligence raisonnable et doivent contribuer à l'un des résultats stratégiques de DEO. La stratégie de mesure du rendement de DEO comprend des indicateurs de rendement pertinents pour toutes les activités de programme. Chaque projet a des objectifs mesurables qui incluent au moins un indicateur de rendement. Les activités de programme de DEO axées sur la collaboration, la coordination et la défense des intérêts de l'ouest n'impliquent généralement pas le financement de projet, car ces activités englobent souvent les interventions du personnel de DEO auprès du Cabinet et dans les dossiers interministériels. Les rapports sur les résultats de ce type d'activités soulèvent des difficultés supplémentaires.

Pour le Ministère, il s'agit d'un réel défi que de regrouper les résultats de chacun de ces projets et activités. Par exemple, de nombreux projets contribuent à l'activité de programme axée sur le développement des entreprises et de l'entrepreneuriat et leurs résultats attendus sont très variés. Dans bon nombre des cas, les résultats ne seront pas observables avant trois à cinq ans, et parfois plus, après l'approbation initiale du projet.

Parmi les éléments de la stratégie de mesure du rendement de DEO figurent les rapports trimestriels soumis par les membres du RSEOC. Ils fournissent des statistiques sur, par exemple, le nombre de prêts accordés et leur valeur, et le nombre de clients auxquels ils ont offert des services d'information ou autres. Une des priorités ministérielles de 2007-2008 est de continuer à travailler avec les membres du RSEOC pour renforcer la reddition de comptes sur le rendement, de même que pour renforcer la transparence, la responsabilité et la collaboration parmi les organisations qui offrent des services aux PME.

DEO procède aussi à des évaluations et à des études d'impact de ses programmes pour faire le bilan des programmes et déterminer dans quelle mesure ils contribuent aux résultats attendus du Ministère. Ces documents sont accessibles à l'adresse http://www.deo.gc.ca/rpts_audit/default.asp. En 2007-2008, DEO entreprendra l'évaluation de son programme-phare, le Programme de diversification de l'économie de l'ouest.

Au cours de l'année, le Ministère continuera à raffiner sa stratégie de mesure du rendement pour mieux démontrer les résultats obtenus avec les ressources fournies.

L'orientation renouvelée de Diversification de l'économie de l'ouest Canada

Pendant l'été 2006, on a consulté les intervenants clés de l'ouest pour étudier les défis et les débouchés actuels et à venir, et pour voir comment DEO peut soutenir et contribuer à la valeur ajoutée de la croissance à long terme et de la compétitivité de l'ouest. À la suite de ces discussions en plénier, le Ministère a redéfini son cadre stratégique pour centrer ses efforts sur les éléments suivants :

- La diversification de l'économie
- La croissance des entreprises et la compétitivité

Contexte de fonctionnement

DÉO a été créé en 1987 pour assurer une solide présence fédérale dans l'Ouest et pour aider à réduire la dépendance économique de l'Ouest canadien à l'égard des ressources naturelles. En vertu de la *Loi sur la diversification de l'économie de l'Ouest canadien* de 1988, le Ministère a pour mandat de développer et de diversifier l'économie, de même que de coordonner et de défendre les intérêts de l'Ouest, afin

« de promouvoir le développement et la diversification de l'économie de l'Ouest canadien et de faire valoir les intérêts de cette région lors de l'élaboration et de la mise en œuvre d'orientations, de programmes et d'opérations dans le cadre de la politique économique nationale ».

Les principales activités du Ministère consistent à fournir des subventions et des contributions pour financer les projets qui contribuent aux résultats stratégiques visés par DÉO. Le Ministère a recours à un éventail de programmes pour remplir son mandat. Ceux-ci sont décrits plus en détail à l'annexe A, de même que sur le site de DÉO à l'adresse http://www.deo.gc.ca/programms/default_f.asp. DÉO affiche les projets approuvés pour des subventions ou des contributions de plus de 25 000 dollars sur le site Web du ministère, à l'adresse http://www.deo.gc.ca/gandc/default_f.asp.

DÉO s'appuie sur les liens dynamiques qu'il entretient avec les administrations provinciales et municipales, les universités, les établissements postsecondaires, les associations professionnelles, les organisations communautaires de développement économique, les établissements financiers et les milieux sans but lucratif pour exécuter son mandat efficacement. Bon nombre de ces liens ont permis de conclure des ententes officielles entre deux ordres administratifs ou plus dans le but de réaliser des priorités conjointes, comme les Ententes de partenariat pour le développement économique de l'Ouest (EPDEO), les Ententes sur le développement urbain (EDU) et l'Entente Canada-Saskatchewan pour le développement du Nord. Ces ententes sont des sous-programmes du programme-phare de DÉO, le Programme de diversification de l'économie de l'Ouest du Canada. Elles sont décrites en détail sur le site Web de DÉO à l'adresse susmentionnée.

La croissance et la compétitivité des petites entreprises sont essentielles au développement et à la diversification de l'économie de l'Ouest canadien. C'est pourquoi DÉO veut soutenir la réussite des petites et des moyennes entreprises (PME) de l'Ouest en rendant accessibles les ressources nécessaires à leur expansion. Au lieu d'offrir un financement direct aux entreprises individuelles, le Ministère travaille avec les organisations industrielles et d'autres groupes, comme les membres du Réseau de services aux entreprises de l'Ouest canadien (RSEOC). DÉO verse des fonds de fonctionnement aux membres du RSEOC (les Sociétés d'aide au développement des collectifs, les Centres de services aux entreprises du Canada, les bureaux de l'Initiative pour les femmes entrepreneurs et les Organisations francophones à vocation économique)². Ces organisations travaillent dans leurs collectivités respectives et en collaboration avec d'autres organisations pour assurer aux PME un accès à l'information et aux capitaux.

² Pour de plus amples renseignements sur ces organisations, voir le site http://www.deo.gc.ca/serv/default_f.asp.

développement d'un corridor intérieur qui mènerait jusqu'aux marchés du mid-ouest américain et au Mexique.

Pendant que l'économie de l'Ouest canadien se développera et prospérera, l'industrie et le gouvernement devront collaborer pour attirer, former et maintenir en poste la main-d'œuvre nécessaire pour répondre à la demande de l'économie. La compétition intra régionale pour la main-d'œuvre n'est pas une solution viable. Il faut des initiatives qui mettent l'accent sur la formation et le perfectionnement et qui répondent aux besoins de l'industrie par une main-d'œuvre suffisante, en plus d'adopter des nouvelles technologies et pratiques commerciales afin d'améliorer la productivité.

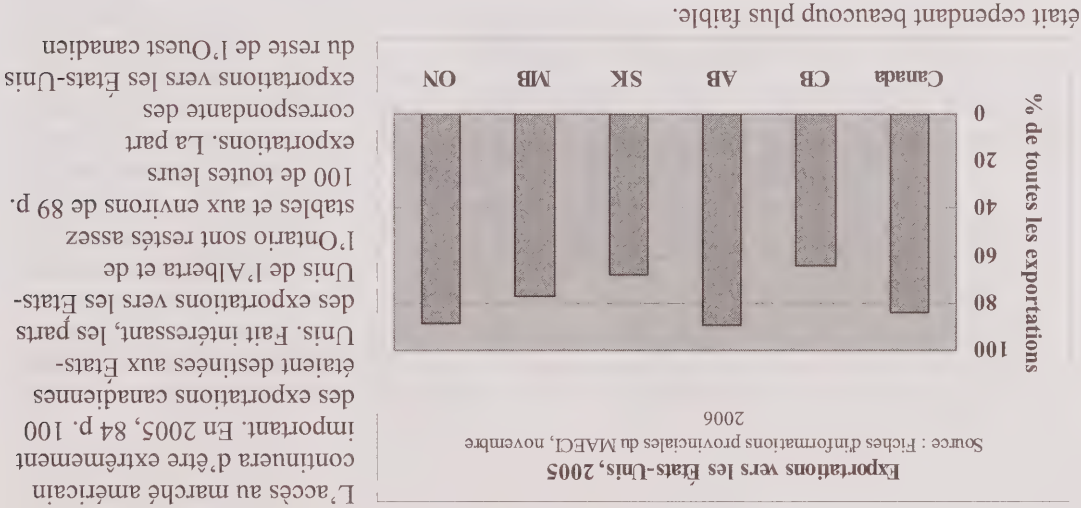
La participation accrue des jeunes Autochtones au marché du travail de l'Ouest constitue une solution à un large éventail de problèmes, comme satisfaire la demande de main-d'œuvre qualifiée ou éliminer les obstacles économiques et sociaux auxquels sont confrontés les peuples autochtones du Canada.

DEO travaille avec l'industrie, les associations sectorielles, les gouvernements provinciaux et d'autres ministères fédéraux pour cerner les lacunes et les débouchés où DEO peut agir pour remédier aux pénuries de main-d'œuvre qualifiée. Le Ministère a offert son soutien à des programmes de stages d'étudiants diplômés et à des programmes de formation pour les Autochtones où on met l'accent sur le renforcement des compétences et l'augmentation du nombre de travailleurs du savoir dans l'Ouest. Grâce à ces ententes de collaboration avec de nombreux partenaires, DEO continue de centrer ses efforts sur les possibilités ou créneaux qui optimisent son investissement.

Pour être solides et durables, les villes et les collectivités doivent prendre appui sur une économie diversifiée. DEO a joué un rôle de pionnier dans la conception et la gestion d'initiatives de collaboration horizontales pour renforcer les villes de l'Ouest canadien par des moyens comme les investissements conjoints dans les centres d'innovation, l'infrastructure de recherche et de développement et les ententes tripartites de développement urbain.

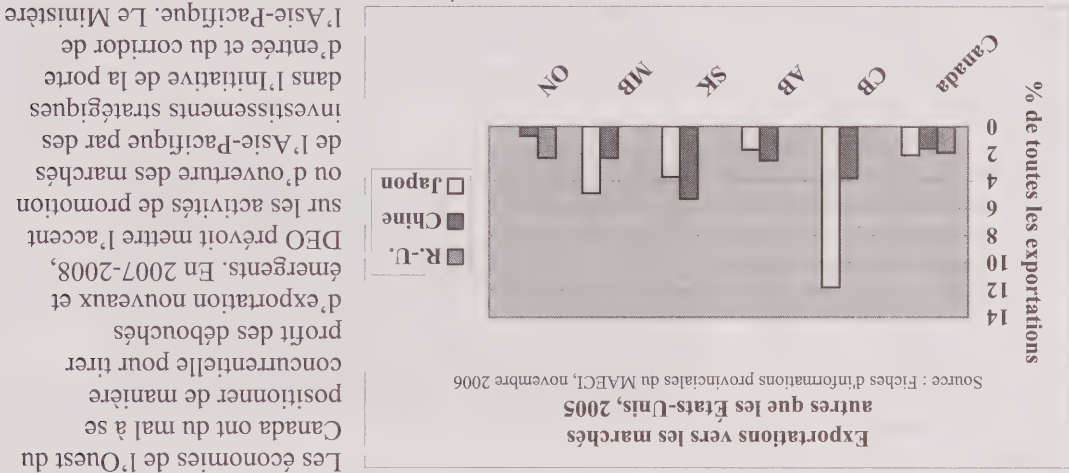
Les collectivités rurales sont aux prises avec des ajustements importants à faire tandis que leur population chute et qu'il en résulte une perte de possibilités économiques. Les gouvernements et les intervenants n'ont d'autre choix que de réagir à ces pressions de manière constructive, par exemple en facilitant l'accès des collectivités rurales aux services aux entreprises et aux capitaux de risque dans le but de diversifier leurs économies.

Le présent *Rapport sur les plans et les priorités* (RPP) prouve que les plans et les priorités de DEO tiennent parfaitement compte de ces défis et que le Ministère est bien placé pour aider à les relever. Ce document, combiné avec l'information détaillée sur nos dépenses et nos réalisations fournie dans notre *Rapport ministériel annuel sur le rendement*, montre que DEO encourage activement un vaste ensemble de politiques et d'investissements qui ont une incidence positive sur le rendement économique et la compétitivité de l'Ouest du Canada.



Au-delà des États-Unis, il y a de nouveaux marchés internationaux qui offrent des débouchés aux exportateurs canadiens. Les économies de la Chine et l'Inde, par exemple, demandent de grandes quantités de matériaux bruts. Au fur et à mesure que les revenus et le niveau de vie s'amélioreront dans ces pays, il y aura plus de possibilités d'y exporter d'autres biens.

Les marchés asiatiques sont déjà importants pour l'ouest du Canada. Outre les États-Unis, la Chine et le Japon sont les deux plus grands marchés d'exportation de l'ouest. La situation est assez différente en Ontario, où les exportations vers le Royaume-Uni sont plus volumineuses que celles vers le Japon. Ces différences soulignent la nécessité d'adopter des stratégies adaptées aux régions pour développer et tirer profit des débouchés d'exportations.



prévoit aussi renforcer davantage le commerce avec les États-Unis en élargissant l'éventail des outils et des services d'information, de consultation et de développement des marchés offerts dans l'ouest au sujet des possibilités au sud de la frontière et en faisant la promotion du

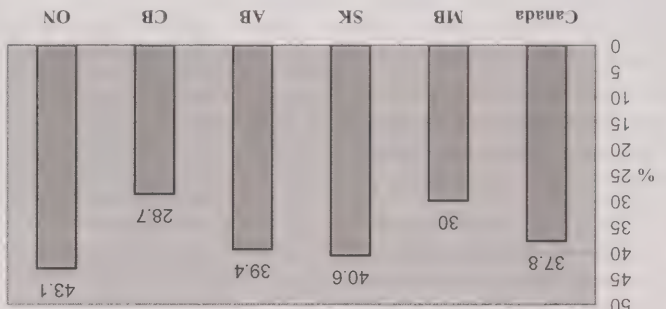
La réponse de DEO

L'Ouest canadien est continuellement aux prises avec le défi de réduire sa dépendance envers les ressources primaires. La performance actuelle des secteurs des ressources ouvre la porte aux investissements publics et privés qui contribueront à la diversification de la fondation économique, accéléreront la transition vers les industries du savoir et accroîtront la valeur ajoutée et la pénétration des marchés des biens, des services et des technologies de l'Ouest. DEO travaille en collaboration avec les gouvernements provinciaux et les administrations municipales, les autres ministères fédéraux, les associations industrielles et les organisations sans but lucratif pour développer et diversifier l'économie de l'Ouest canadien.

L'innovation et la technologie sont les principaux facteurs de développement et de diversification économiques de l'Ouest. Elles permettent d'améliorer la productivité du secteur des ressources primaires. L'innovation et la technologie rendront aussi l'Ouest plus compétitif dans la production et le commerce de biens et de services à valeur ajoutée associés aux ressources naturelles. Au-delà des secteurs des ressources traditionnels, les investissements et les approches stratégiques qui favorisent la croissance et le développement de l'innovation et des technologies aideront les quatre provinces de l'Ouest à capitaliser sur l'expansion des industries du savoir comme les sciences de la vie, les technologies environnementales et les technologies de l'information et des communications (TIC).

Exportations de biens et de services, en pourcentage du PIB, 2005

Source : Fiches d'informations provinciales du MAECI, novembre 2006

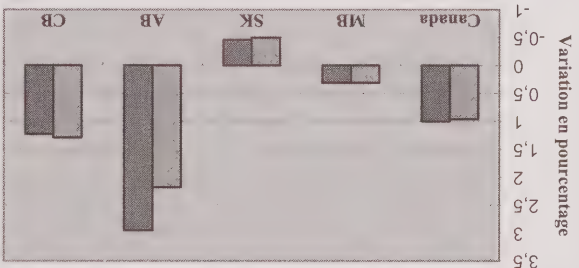


Le Canada est une nation commerçante : près de 38 p. 100 de son PIB provient des exportations. Dans l'Ouest du pays, les exportations comptent pour 29 p. 100 du PIB en Colombie-Britannique et vont jusqu'à 41 p. 100 du PIB en Saskatchewan. Pourtant, la part du PIB des exportations de l'Ouest est plus faible que celle de l'Ontario. Afin d'assurer la croissance et le développement à long terme de l'Ouest canadien, il faudra mettre davantage l'accent sur le commerce et l'investissement internationaux. Il est essentiel que les entreprises, les établissements de recherche et les collectivités de l'Ouest canadien soient concurrentiels sur la scène internationale.

Le défi continu : développer et diversifier les économies de l'Ouest pour réduire leur dépendance envers les ressources primaires.

stratégiques pour soutenir le développement et la diversification de l'économie de l'ouest du Canada.

Croissance démographique approximative
Statistique Canada, Le Quotidien, le 27 septembre 2006



Partout dans l'ouest canadien, les pénuries de main-d'œuvre représentent le problème le plus important qui menace l'économie. En 2005, les taux de chômage allaient de 3,9 p. 100 en Alberta à 5,9 p. 100 en Colombie-Britannique – considérablement en deçà de la moyenne nationale de 6,8 p. 100. Les populations des deux provinces les plus à l'ouest augmentent grâce à l'immigration et à l'arrivée de Canadiens qui cherchent un emploi et un meilleur revenu. Malgré cette croissance, ces deux provinces n'arrivent pas à satisfaire la demande de main-d'œuvre de leurs économies florissantes. Les populations du Manitoba et de la Saskatchewan n'ont pas augmenté au même rythme que le reste du Canada : aussi ces deux provinces sont aux prises avec de sérieuses pénuries de main-d'œuvre, surtout en raison de l'émigration interprovinciale.

La population autochtone est la population la plus jeune de l'ouest du Canada et sa croissance, la plus rapide. Elle constitue une solution prometteuse aux contraintes de main-d'œuvre de l'ouest. Le taux de participation au marché du travail de la population active autochtone hors-réserve est encore considérablement plus faible que parmi les non-autochtones, et son taux de chômage est plus élevé. La population autochtone est cependant de plus en plus active sur le marché du travail : de 2001 à 2005, les taux de participation à la main-d'œuvre des Autochtones hors-réserve ont augmenté et les taux de chômage ont décliné dans les quatre provinces de l'ouest. L'intégration de ces jeunes Canadiens au marché du travail est un facteur important à considérer si on veut faire face aux pénuries de main-d'œuvre dans l'ouest canadien.

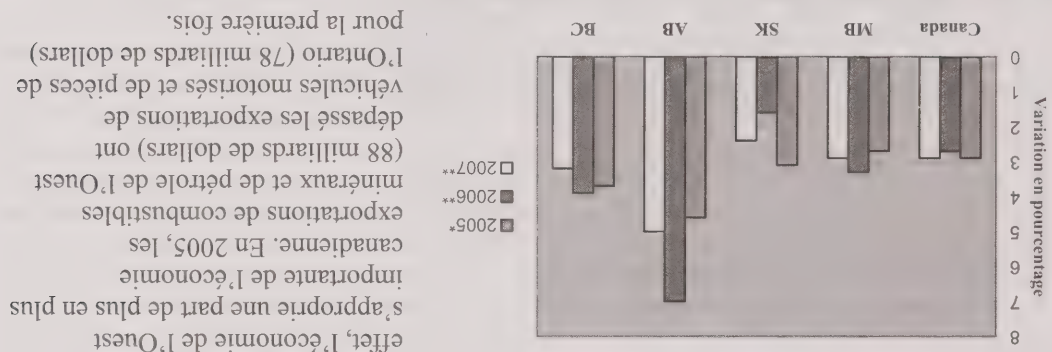
La région doit surmonter d'autres défis, comme l'effet du ralentissement de la demande américaine de produits forestiers. La hausse des coûts du logement en Alberta et en Colombie-Britannique pourrait contribuer au fléchissement de la migration interprovinciale. L'augmentation des coûts des facteurs de production influe aussi sur le secteur manufacturier et réduit les marges de profit du secteur agricole.

La Colombie-Britannique et l'Alberta figurent parmi les chefs de file de l'économie du Canada. Le secteur énergétique continue d'alimenter la croissance de l'Alberta. Les prix élevés des produits de base ont fait gonfler les gains des sociétés et ont entraîné des niveaux sans précédents d'investissement dans l'exploration, le développement et la construction d'installations industrielles en 2006. L'économie de la Colombie-Britannique profite des retombées combinées des prix élevés des produits de base, des faibles taux d'intérêt qui favorisent la demande de construction résidentielle et d'une série de projets importants d'infrastructure publique.

La croissance économique de la Saskatchewan et du Manitoba a été plus modeste. Les prix élevés du pétrole et du gaz naturel et d'autres ressources naturelles, comme l'uranium et la potasse, ont contribué à la croissance économique de la Saskatchewan. Le secteur agro-bio-technologique grandissant de la province s'ajoute à la forte capacité traditionnelle de la province en production agricole. Au Manitoba, la vigueur du secteur de la construction et un secteur manufacturier dynamique poussent l'économie. Les taux de construction devraient se maintenir en 2007. La province profitera aussi de la force de son secteur minier et du développement des énergies de remplacement.

Croissance du PIB réel, dollars enchaînés de 1997

* Estimations de Statistique Canada 2005, novembre 2006
 **Prévisions de la Note de conjoncture provinciale de l'automne 2006 du Conférence Board du Canada



Récemment, la forte demande mondiale et la hausse des prix des produits de base ont propulsé les économies de l'Ouest canadien. En effet, l'économie de l'Ouest s'approprie une part de plus en plus importante de l'économie canadienne. En 2005, les exportations de combustibles minéraux et de pétrole de l'Ouest (88 milliards de dollars) ont dépassé les exportations de véhicules motorisés et de pièces de l'Ontario (78 milliards de dollars) pour la première fois.

Cette dépendance à l'égard des ressources naturelles de l'Ouest canadien rend cependant cette région vulnérable à la volatilité des marchés des produits de base. Une proportion plus importante du PIB venant des industries productrices de biens de l'Ouest canadien est générée par l'agriculture et les industries forestière et minière. À l'inverse, dans le reste du Canada, la plus grande part du PIB venant des industries productrices de biens provient du secteur manufacturier. L'Ouest canadien sera affecté de manière disproportionnée quand le marché florissant actuel des produits de base ralentira.

En plus d'être exposée à la volatilité des marchés des produits de base, les économies dépendantes des ressources sont plus vulnérables aux perturbations causées par les conflits commerciaux et les catastrophes naturelles. Il est donc extrêmement important de se pencher sur la durabilité économique à long terme de la région. C'est pourquoi DFO fait des investissements

Vue d'ensemble

Le rôle du développement régional

Les politiques et les programmes fédéraux visant à promouvoir le développement économique font partie des politiques économiques et industrielles du Canada depuis des dizaines d'années. L'importance des politiques de développement régional dans le système fédéral canadien est mise en évidence par l'inclusion de politiques et d'objectifs de développement régional dans l'article 36 de la *Loi constitutionnelle* de 1982, en vertu de laquelle les gouvernements fédéraux et provinciaux doivent s'engager :

- à promouvoir des possibilités égales de bien-être pour les Canadiens;
- à favoriser le développement économique pour réduire la disparité des possibilités.

Les politiques et les approches fédérales de développement régional sont fondées sur la reconnaissance de la grandeur et de la diversité du Canada, et des nombreuses régions qui le composent et qui présentent des caractéristiques socio-économiques, des structures industrielles et des possibilités économiques différentes. Elles sont suffisamment souples pour permettre des approches adaptées aux circonstances économiques et industrielles de chaque région et pour tirer profit des forces régionales. Les initiatives de développement régional permettent souvent de combler les lacunes des programmes et des services offerts à l'échelle nationale, en plus d'offrir des services sur le terrain avec les organisations et les entreprises locales et régionales dans le but de promouvoir la croissance et le développement économiques.

Depuis 1987, trois organismes de développement régional sont responsables des activités fédérales de développement régional : l'Agence de promotion économique du Canada atlantique (APECA), l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec (DEC-Q) et Diversification de l'économie de l'Ouest Canada. Dans le Nord et les régions rurales de l'Ontario, FedNor (l'Initiative fédérale de développement économique pour le Nord de l'Ontario) joue un rôle semblable aux trois organismes de développement régional, cependant il s'agit d'une organisation au sein d'Industrie Canada et non pas d'une entité distincte.

Organisme de service spécial créé en 1987, DEO est devenu un ministère fédéral grâce à la *Loi sur la diversification de l'économie de l'Ouest canadien* de 1988. Le Ministère est chargé de diversifier et de développer l'économie des quatre provinces de l'Ouest : la Colombie-Britannique (CB), l'Alberta (AB), la Saskatchewan (SK) et le Manitoba (MB).

Les débouchés et les défis de l'Ouest canadien

Depuis 2003, la croissance du produit intérieur brut (PIB) réel de la Saskatchewan, de la Colombie-Britannique et de l'Alberta est égale ou supérieure au taux de croissance nationale, et la croissance du PIB réel du Manitoba n'a pas cessé de croître. Selon les prévisions, la croissance du PIB de l'Alberta et de la Colombie-Britannique continuera de dépasser celle de la moyenne nationale tout au long de 2007, alors que la Saskatchewan et le Manitoba enregistreront des taux de croissance moins élevés.

Résultats stratégiques					
Des politiques et des programmes qui soutiennent le développement de l'Ouest canadien (Politiques, défense des intérêts et coordination)					
Collaboration et	Amélioration de la	des programmes de	développement économique	dans l'Ouest.	
coordination	des activités et				Toutes les priorités du programme 5 885
Défense des intérêts	Compréhension et	connaissance accrues des	dossiers de l'Ouest, et	amélioration de l'accès et de la participation des régions aux programmes fédéraux.	Toutes les priorités du programme 2 660
Recherche et analyse	Echanges accrus sur les enjeux, les défis, les débouchés et les priorités de l'Ouest canadien, et	meilleure compréhension de ces éléments.			Toutes les priorités du programme 4 157

Activités des programmes en fonction des résultats stratégiques

Dépenses prévues (en milliers de dollars)[illegible]

Renseignements sommaires

Raison d'être

Diversification de l'économie de l'Ouest Canada a le mandat de promouvoir le développement et la diversification de l'économie de l'Ouest canadien (Manitoba, Saskatchewan, Alberta et Colombie-Britannique) et de faire valoir les intérêts de cette région lors de l'élaboration des politiques et des programmes économiques nationaux, de même que dans le développement et la mise en œuvre de projets.

Ressources financières (en milliers de dollars)

2007-2008	2008-2009*	2009-2010
269 082	191 443	187 195

* La diminution du besoin en ressources de 2007-2008 à 2008-2009 correspond à l'achèvement prévu des projets liés aux centenaires des provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan, et la fin du Programme infrastructure Canada en 2007-2008.

Ressources humaines

2007-2008	2008-2009	2009-2010
384	382	376

Priorités ministérielles

Nom	Type ¹
-----	-------------------

1. Soutenir la compétitivité et la croissance des entreprises.	Continue
2. Renhausser les liens entre les investissements stratégiques dans l'infrastructure et les initiatives de développement économique.	Engagement mis à jour
3. Mettre davantage l'accent sur le soutien apporté à la commercialisation et à la production à valeur ajoutée.	Engagement mis à jour
4. Améliorer la compétitivité internationale et renforcer les corridors économiques et commerciaux importants pour l'Ouest.	Continue

5. Renhausser la responsabilité, la transparence et la reddition de comptes sur le rendement des membres du Réseau de services aux entreprises de l'Ouest canadien (RSEOC) et améliorer la coordination parmi les membres du Réseau et d'autres organisations commerciales et économiques.	Nouvelle
--	----------

6. Mettre en œuvre un programme de gestion moderne axé sur l'amélioration des pratiques de gestion au sein du Ministère, ce qui signifie renforcer l'obligation de rendre des comptes aux Canadiens, intégrer la planification des ressources humaines et l'évaluation des risques aux processus de planification des activités, et rehausser la gestion de l'information.	Continue
--	----------

¹ On dit qu'une priorité est nouvelle quand elle est introduite dans la période de planification, qu'une priorité est continue quand elle n'est pas assortie d'une échéance et qu'un engagement est mis à jour quand la priorité antérieure dont il découle est renouvelée.

Déclaration de la direction

Je soumetts, aux fins de dépôt au Parlement, le *Rapport sur les plans et les priorités* (RPP) de 2007-2008 de Diversification de l'économie de l'Ouest Canada.

Le présent document a été préparé conformément aux principes de présentation des rapports énoncés dans le *Guide pour la préparation de la Partie III du Budget des dépenses 2007-2008 : Rapports sur les plans et les priorités et Rapports ministériels sur le rendement* :

- Il est conforme aux exigences précises de reddition de comptes figurant dans les lignes directrices du Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT);
- Il repose sur l'architecture des activités des programmes approuvée du Ministre figurant dans la Structure de gestion, des ressources et des résultats (SGRR);
- Il présente une information cohérente, complète, équilibrée et fiable;
- Il fournit une base pour la reddition de comptes à l'égard des résultats obtenus avec les ressources et les autorisations qui lui sont confiées;
- Il rend compte de la situation financière en fonction des chiffres des dépenses prévues approuvées provenant du Secrétariat du Conseil du Trésor dans le RPP.



Orlyssa J. Lennie

Sous-ministre

Diversification de l'économie de l'Ouest Canada

développement des grappes commerciales dans les secteurs essentiels à la croissance pour stimuler encore plus l'économie du savoir de l'Ouest.

Accélérer la croissance des entreprises et renforcer la compétitivité internationale du réseau impressionnant des petites et moyennes entreprises (PME) de l'Ouest demeure une priorité en 2007-2008. Grâce à la collaboration du Réseau de services aux entreprises de l'Ouest canadien (RSEOC) et d'autres organisations et associations de services aux entreprises, nous améliorerons l'accès des PME aux capitaux de risque, aux services aux entreprises et aux marchés internationaux.

Par la voie de ces partenariats mutuellement avantageux, DEO est fier de travailler stratégiquement avec d'autres ordres de gouvernement, des établissements universitaires et des organisations du secteur privé et sans but lucratif à des projets et à des initiatives aux retombées économiques à long terme qui assureront un meilleur avenir aux résidents de l'Ouest.

En ciblant les avenues de développement économique, le Ministère cherche à relever les défis particuliers à chaque région et contribue à l'édification d'une base solide sur laquelle l'Ouest pourra s'appuyer pour prospérer. Au moyen de DEO, le nouveau gouvernement du Canada est déterminé à assurer la prospérité économique à la grandeur de l'Ouest et pour toutes les familles de cette région. Par nos investissements dans l'Ouest, nous édifions un Canada plus fort.



L'honorable Rona Ambrose, c.p., députée

Message de la ministre

Assurer l'avenir pour les gens de l'Ouest

En 2007, Diversification de l'économie de l'Ouest Canada (DEO) célébrera ses 20 ans : 20 ans de travail pour stimuler la prospérité à long terme et la stabilité économique de l'Ouest canadien. Depuis vingt ans, nous défendons le potentiel de l'Ouest dans la sphère fédérale et nous contribuons au succès de la région en soutenant la diversification et le développement de son économie pour compléter l'abondance de ses ressources naturelles.



Au cours de la dernière année, nous avons tenu de vastes consultations avec des intervenants de la région et les membres du caucus de l'Ouest. Ces dernières nous ont permis de recentrer le mandat et les initiatives économiques de DEO pour multiplier leurs retombées économiques à long terme pour l'Ouest canadien.

En 2007-2008, nous continuerons de travailler à stimuler l'économie de l'Ouest pour qu'elle soit robuste, capable d'adaptation et diversifiée. Soucieux de donner suite aux nombreuses priorités énoncées dans le plan *Avantage Canada*, mise à jour économique et financière annoncée en novembre 2006, nous investirons dans les activités qui rehausseront la compétitivité internationale de la région, la transformation à valeur ajoutée et la productivité manufacturière. Nous permettrons aux entreprises de commercialiser de nouvelles technologies et d'élargir leur accès aux marchés internationaux. Nous contribuerons vigoureusement à l'Initiative de la porte d'entrée et du corridor de l'Asie-Pacifique au moyen d'investissements ciblés dans l'Ouest pour aménager l'infrastructure et augmenter les possibilités d'exportation. En outre, nous continuerons d'accorder beaucoup d'attention au développement de l'esprit d'entreprise dans l'Ouest.

Nos programmes et nos services de base sont conçus pour générer une croissance mesurable et à long terme dans l'Ouest, tout en optimisant l'utilisation des deniers publics. Preniez, par exemple, l'investissement du Ministère dans le réseau d'innovation WestLink. Ce réseau s'emploie à remédier à la pénurie de gestionnaires qualifiés en commercialisation de la technologie dans l'Ouest canadien. Le Programme de stages en commercialisation de la technologie de WestLink offre à des diplômés en sciences et en technologie une expérience pratique intensive dans des entreprises de haute technologie, des bureaux de commercialisation de la technologie universitaire et des entreprises de capital-risque. WestLink est reconnu à l'échelle nationale et internationale comme chef de file de la formation de la prochaine génération de gestionnaires des nouvelles technologies. Quatre-vingt-huit pour cent des diplômés se sont trouvés un emploi dans leur domaine et la plupart sont demeurés dans l'Ouest.

Grâce à des programmes de perfectionnement et de formation liés à l'économie grandissante du savoir dans l'Ouest, nous pourrions élargir la capacité des collectivités urbaines et rurales de cette région et nous ouvrirons des portes aux jeunes Autochtones qui désirent participer activement à l'économie florissante de l'Ouest canadien. De plus, DEO encouragera la recherche et le

SECTION I – SURVOL

Table des matières

SECTION I – SURVOL	1
Message de la ministre.....	2
Déclaration de la direction.....	4
Renseignements sommaires.....	5
Vue d'ensemble.....	8
La réponse de DEO.....	11
Contexte de fonctionnement.....	14
Mesure du rendement.....	15
L'orientation renouvelée de Diversification de l'économie de l'ouest Canada.....	15
Priorités ministérielles	16
SECTION II - ANALYSE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE 19	
Résultat stratégique : Entrepreneurat et innovation.....	20
Activité de programme : Développement des entreprises et entrepreneuriat	20
Activité de programme : Innovation.....	24
Résultat stratégique : Développement économique des collectivités	27
Activité de programme : Planification, développement et ajustement économiques des collectivités....	27
Activité de programme : Infrastructure	29
Résultat stratégique : Politique, représentation et coordination.....	31
Activité de programme : Collaboration et coordination	31
Activité de programme : Défense des intérêts	32
Activité de programme : Recherche et analyse	33
SECTION III – INFORMATION ADDITIONNELLE.....	35
Renseignements sur l'organisation	36
Responsabilités	37
Liens du Ministère avec les résultats du gouvernement du Canada	38
Tableau 1 : Dépenses et équivalents plein temps prévus du Ministère.....	39
* Rajustements.....	40
Tableau 2 : Postes votés et législatifs inscrits dans le Budget principal des dépenses	40
Tableau 3 : Services reçus à titre gracieux	41
Tableau 4 : Sources des revenus non disponibles.....	41
Tableau 5 : Besoins en ressources par direction ou secteur.....	42
Tableau 6 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert.....	43
Tableau 7 : Fondations (subventions remboursables sous condition)	43
Tableau 8 : Initiatives horizontales.....	44
Tableau 9 : Stratégie de développement durable.....	45
Tableau 10 : Vérifications et évaluations internes.....	48
SECTION IV – AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT	49
Langues officielles.....	50
Annexe A - Description des principaux programmes.....	52

Diversification de l'économie de l'Ouest Canada

2007-2008

Rapport sur les plans et les priorités



L'honorable Rona Ambrose, c.p., députée
Présidente du Conseil privé de la Reine pour le Canada,
ministre des Affaires intergouvernementales et ministre de la
Diversification de l'économie de l'Ouest canadien

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement. Le Budget des dépenses, qui est déposé à la Chambre des communes par le président du Conseil du Trésor, comporte trois parties :

Partie I – Plan de dépenses du gouvernement présente un aperçu des dépenses fédérales et résume les principaux éléments du Budget principal des dépenses.

Partie II – Budget principal des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget principal des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en application ses plans de dépenses. Les Parties I et II du Budget des dépenses sont déposées simultanément le 1^{er} mars ou avant.

Partie III – Plan de dépenses du ministère est divisé en deux documents :

1) **Les rapports sur les plans et les priorités (RPP)** sont des plans de dépenses établis par chaque ministère et organisme (à l'exception des sociétés d'État). Ces rapports présentent des renseignements plus détaillés, pour une période de trois ans, sur les principales priorités d'une organisation, et ce, par résultat stratégique, activité de programme et résultats prévus, incluant des liens aux besoins en ressources connexes. Les RPP contiennent également des données sur les besoins en ressources humaines, les grands projets d'immobilisations, les subventions et contributions, et les coûts nets des programmes. Ils sont déposés au Parlement par le président du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes qui dépendent des crédits parlementaires et qui sont désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Ces documents sont habituellement déposés au plus tard le 31 mars, pour renvoi aux comités qui peuvent ensuite faire rapport à la Chambre des communes conformément au paragraphe 81(7) du Règlement.

2) **Les rapports ministériels sur le rendement (RMR)** rendent compte des réalisations de chaque ministère et organisme en fonction des attentes prévues en matière de rendement qui sont indiquées dans leur RPP. Ces rapports sur le rendement, qui portent sur la dernière année financière achevée, sont déposés au Parlement en automne par le président du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes qui dépendent des crédits parlementaires et qui sont désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Le Budget supplémentaire des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget supplémentaire des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en application ses plans de dépenses. Le Budget supplémentaire des dépenses est habituellement déposé deux fois par année, soit un premier document au début novembre et un document final au début mars. Chaque Budget supplémentaire des dépenses est caractérisé par une lettre alphabétique (A, B, C, etc.). En vertu de circonstances spéciales, plus de deux Budgets supplémentaires des dépenses peuvent être publiés au cours d'une année donnée.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

© Sa Majesté la Reine du Canada, représentée par le
Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux, 2007.

Ce document est disponible en médias substitués sur demande.

Ce document est disponible sur le site Web du SCT à l'adresse suivante : www.tbs-sct.gc.ca.

En vente chez votre libraire local ou par la poste auprès
des Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

Téléphone : 613-941-5995

Commandes seulement : 1-800-635-7943 (Canada et É.-U.)

Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757 (Canada et É.-U.)

Internet : <http://publications.gc.ca>



1494

Diversification de l'économie de l'Ouest Canada

Budget des dépenses
2007-2008

Partie III – Rapport sur les plans et les priorités



3 1761 11548995 7